

**Die Integrationsrolle des jugoslawischen Landverkehrsnetzes
und sein Ausbau in den Jahren 1919–1939**

**Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Grades eines Doktors der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaften bei der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der
Freien Universität Berlin**

**vorgelegt von
Dipl. Economist Tatjana Globokar
Ljubljana, Jugoslawien**

Köln, 1970

1969

**Die Integrationsrolle des jugoslawischen Landverkehrsnetzes
und sein Ausbau in den Jahren 1919–1939**

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Grades eines Doktors der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaften bei der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der
Freien Universität Berlin

vorgelegt von
Dipl. Ekonomist Tatjana Globokar
Ljubljana, Jugoslawien

Köln, 1970



Dekan: Professor Dr. Dr. Wolfram Fischer
Referent: Professor Dr. Wolfram Fischer
Korreferent: Professor Dr. Horst Sanmann

Tag der mündlichen Prüfung: 15.7.1969

**Die Integrationsrolle des jugoslawischen Landverkehrsnetzes
und sein Ausbau in den Jahren 1919–1939**

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Grades eines Doktors der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaften bei der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der
Freien Universität Berlin

vorgelegt von
Dipl. Ekonomist Tatjana Globokar
Ljubljana, Jugoslawien

Köln, 1970

Dekan: Professor Dr. Dr. Wolfram Fischer
Referent: Professor Dr. Wolfram Fischer
Korreferent: Professor Dr. Horst Sanmann

Tag der mündlichen Prüfung: 15.7.1969

Inhalt

	Seite
Einleitung	3
A. Die geschichtlichen und wirtschaftlichen Determinanten	5
I. Die Landverkehrswege auf dem jugoslawischen Gebiet bis zum Jahre 1918	5
1. Die römischen Straßen	5
2. Die Straßen im Mittelalter	6
3. Der Landverkehr vom 16. bis zum 18. Jahrhundert	8
Neue Schwerpunkte des Handels im 16. und 17. Jahrhundert	8
Die Formierung neuer Wirtschaftsgebiete im 18. Jahrhundert	8
Der Straßenbau in der Zeit des Merkantilismus	10
4. Der Eisenbahnbau	11
In Slowenien	11
In Kroatien	12
In Vojvodina	13
In Bosnien und Herzegowina	14
In Serbien und den südlichen Gebieten	15
II. Die Grundrisse der wirtschaftlichen Lage in den Jahren 1919 bis 1939	17
1. Die verwaltungspolitische Einteilung des Königreiches	17
2. Das Landverkehrsnetz am Anfang der 20er Jahre	19
Die Eisenbahndichte	19
Die Eisenbahnverbindungen	21
Das Straßennetz	23
3. Die regionale Wirtschaftsstruktur	25
Die Bevölkerungsagglomeration	25
Die regionale Struktur der Beschäftigung	26
Die regionale Struktur der Hauptwirtschaftszweige	29
4. Die finanziellen Verhältnisse	31
Die Konjunkturschwankungen	32
Der Haushalt des Staates und der Selbstverwaltungskörperschaften	32
B. Der jugoslawische Eisenbahn- und Straßenbau zwischen 1919 und 1939	33
I. Die wirtschaftspolitischen Aspekte des Eisenbahnbaus	33
1. Der Eisenbahnbau in den ersten Nachkriegsjahren	34
2. Die Verbindung der regionalen Eisenbahnnetze	37
3. Der Eisenbahnbau aus nationalpolitischen Gründen	39
4. Der Eisenbahnbau aus Wirtschaftsgründen	41
5. Die Ergänzung des Netzes seit 1936	44
II. Die Finanzierung und Organisation des Eisenbahnbaus	46
1. Die Organisation des Baus	46

	Seite
2. Die eigenen Investitionsmittel	48
3. Die ausgeliehenen Investitionsmittel	51
Die inländischen Anleihen	52
Die ausländischen Anleihen	54
III. Der Straßenbau von 1919 bis 1939	60
1. Die Wiederherstellung der Straßen von 1919 bis 1934	60
2. Der Bau neuer Straßen von 1919 bis 1934	64
3. Die unterschiedlichen Meinungen über die Funktion der Straße	67
4. Der Stand der Motorisierung und der Fremdenverkehr	68
5. Der internationale Druck	71
6. Der Straßenbau von 1935 bis 1939	72
IV. Die Finanzierung des Straßenbaus	75
1. Der Zeitraum vor 1929	76
2. Der Zeitraum nach 1929	77
C. Die Ergebnisse des zwanzigjährigen Eisenbahn- und Straßenbaus	81
I. Das Landverkehrsnetz Ende der 30er Jahre	81
1. Die Netzdichte	81
2. Die Verkehrserschließung des Landes	83
II. Die Verkehrsleistungen	84
1. Die Tarifpolitik der Eisenbahnen	84
2. Die Entwicklung der Güter- und Personen- beförderung auf der Schiene	86
3. Die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnverkehrs	91
4. Der Straßentransport	91
5. Nationaleinkommen und Verkehr	92
Schlußbetrachtung	95
Karte — Die Eisenbahnen in Jugoslawien —	96
Literaturverzeichnis	97
Anmerkungen	104

Einleitung

Die Rolle des Verkehrswesens als Integrationsfaktor ist mit der Staatsgeschichte eng verbunden. Erst der moderne Staat hat mit seinen administrativen Möglichkeiten, die Entwicklung des Verkehrs zu koordinieren, wirtschaftliche Integration und auch eine politische Integration innerhalb eines Wirtschaftsraumes hervorgerufen. Seit der industriellen Revolution, als das Verkehrswesen einen großen Aufschwung erfuhr, gewann seine Integrationsrolle immer mehr an Bedeutung. Die Wirtschaft trat gleichzeitig in das liberale Zeitalter ein und war mit dem Staat nicht mehr identisch. In diesem Zusammenhang änderten sich auch die Bedingungen des Verkehrs innerhalb eines Integrationsprozesses; seine politischen Aufgaben wurden von den wirtschaftlichen getrennt. Daß auf dieser Entwicklungsstufe die Integrationsrolle des Verkehrs durch Schaffung neuer Verkehrswege charakterisiert wurde, zeigte sich in der differenzierten Gestaltung des Wegenetzes. Durch den Bau der Eisenbahnen, die vollkommen neue Beförderungsverhältnisse schufen, wurden die Unterschiede in der Netzgestaltung noch größer. Solange der Staat den Eisenbahnbau der privaten Initiative überlassen und die volle Bedeutung der Eisenbahn nicht erkannt hatte, entstanden neue Strecken nur dort, wo hohe Profite erzielt werden konnten. Das traf meistens für kleinere Gebiete zu, wo die wirtschaftliche Tätigkeit konzentriert war. Für den verkehrsmäßigen Ausgleich mit zunächst weniger interessanten Gebieten hatte der Staat im Zuge der Erschließung seines gesamten Raums selbst zu sorgen. Die Erkenntnis der strategischen Bedeutung der Eisenbahnen einerseits und die zunehmende Einbeziehung des Staates in die Entfaltung der Wirtschaft andererseits haben dazu geführt, daß Ende des 19. Jahrhunderts, vor allem aber seit dem ersten Weltkrieg, das Verkehrswesen zum Integrationsinstrument des Staates wurde, wobei sich politische und wirtschaftliche Ziele eng miteinander verbanden¹⁾. Welche Verkehrsträger bevorzugt wurden, Eisenbahn oder Straße, und in welcher Weise die Integrationsrolle des Verkehrs gesteuert werden sollte, durch den Bau neuer Verkehrswege oder durch die Abstufung der Tarifpolitik, war von der Entwicklungsstufe jedes Landes abhängig.

In diese Zeit fiel im Jahre 1918 die Vereinigung Jugoslawiens und damit die Bildung eines neuen Wirtschaftsraums. Der neue Staat stand wegen seiner vielartigen Zusammensetzung vor allem vor dem Problem der Integration seiner einzelnen Regionen²⁾. In der gegebenen Lage konnte sie nur durch die Erschließung des Landes durch den Bau neuer Verkehrswege erreicht werden. Von diesem Standpunkt aus ist der in der vorliegenden Arbeit geschilderte Bau des Landverkehrsnetzes in den Jahren 1919–1939 betrachtet worden. Die Beschränkung auf das Landverkehrsnetz ergibt sich aus den geographischen Eigenschaften des Landes selbst, da die in seinem nördlichen Teil liegenden Wasserwege für die Integration des jugoslawischen Raums nur von geringer Bedeutung waren.

Die Integrationsaufgaben, welche der Eisenbahn- und Straßenbau hier zu erfüllen hatte, können erst mit Einbeziehung der geschichtlichen Entwick-

lung und durch Beachtung der damaligen regionalen Unterschiede in Jugoslawien verstanden werden. Die Schilderung der Entwicklung der Landverkehrswege bis 1918 zeigt nicht nur, unter welchen Umständen sich ein bestimmtes Landverkehrsnetz bildete, sondern erklärt auch gewisse Vorgänge, die den jugoslawischen Eisenbahn- und Straßenbau zwischen den beiden Kriegen charakterisieren. Damit wird einerseits die Lage des jugoslawischen Gebiets innerhalb des europäischen Raumes und seine Rolle im Transitverkehr bestimmt, andererseits die Einflüsse der geschichtlichen Entwicklung auf die Bildung unterschiedlich entwickelter Regionen auf diesem Staatsgebiet angedeutet. Die Römerzeit und das Mittelalter, der Merkantilismus und das 19. Jahrhundert – jede Epoche brachte neue Impulse und Veränderungen in die Gestaltung des Wegenetzes. Die Römer haben bereits durch den Bau von Kunststraßen die wichtigsten Verkehrslinien über jugoslawisches Gebiet gezogen und dadurch die Siedlung der jugoslawischen Stämme beeinflußt. Durch planmäßigen Straßenbau hat die Maria-Theresianische Merkantilpolitik auf jugoslawischem Gebiet wirtschaftliche Aktivität angeregt. Im Laufe des 19. Jahrhunderts hat der Eisenbahnbau noch intensiver auf die Entwicklung einzelner Gebiete gewirkt. Er war bei der Entstehung der regionalen Unterschiede in der Wirtschaft Jugoslawiens entscheidend³.

Die Einbeziehung des regionalen Aspekts beim jugoslawischen Eisenbahn- und Straßenbau 1919–1939 soll den Einfluß der unterschiedlichen wirtschaftlichen Entwicklung in den einzelnen Landesteilen feststellen und das Geleistete mit den tatsächlichen Bedürfnissen vergleichen. Die Bestimmung der wirtschaftlichen Regionen war durch die Verwaltungsteilung Jugoslawiens bedingt. Darüber hinaus ist eine Unterscheidung zwischen entwickelten und unterentwickelten Regionen im Rahmen des jugoslawischen Wirtschaftsraums möglich.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist nicht nur die Gegenüberstellung des vorhandenen Wegenetzes zu den Integrationsaufgaben in Jugoslawien, sondern die Untersuchung des Eisenbahn- und Straßenbaus im Zeitraum von 1919 bis 1939 überhaupt. Es soll festgestellt werden, wie das Königreich Jugoslawien unter den gegebenen wirtschaftlichen Bedingungen die Finanzierungsprobleme seiner Verkehrs-Infrastruktur gelöst hat, welche Meinungen dabei vertreten und welche Ziele angestrebt wurden. Eine ausführliche Darstellung in diesem Sinne ist ein Beitrag zur Geschichte der Verkehrswirtschaft, schließt aber gleichzeitig eine Lücke in der sehr mangelhaft bearbeiteten Verkehrsgeschichte Jugoslawiens sowie seiner Wirtschaftsgeschichte zwischen 1919 und 1939.

A. Die geschichtlichen und wirtschaftlichen

Determinanten

I. Die Landverkehrswege auf dem jugoslawischen Gebiet bis zum Jahre 1918

1. Die römischen Straßen

Die Kunststraßen, welche die Römer auf dem jugoslawischen Gebiet gebaut hatten, waren für die spätere Gestaltung des jugoslawischen Landverkehrsnetzes von großer Bedeutung: Sie beeinflussten nicht nur die Richtungen der Handelsstraßen mehrere Jahrhunderte später, sondern auch die Auswahl der Richtungen der Eisenbahnen und Autostraßen.

Im 2. Jahrhundert v. Chr., nachdem Aquillea gegründet war, eroberten die Römer erst Dalmatien. Aus dieser Position führten ihre Kampfzüge in die Alpen und in die panonische Ebene. Diese Gebiete wurden in den Jahren 15 bis 8 v. Chr. erworben und im 1. Jahrhundert n. Chr. in römische Verwaltungseinheiten gegliedert. Die Einteilung des besiegten Landes auf die Provinzen zog sich bis in das 3. Jahrhundert hinein. Es entstanden die Provinzen Aquillea, Norikum, Pannonia, Dalmatia, Mesia, Dacia und Macedonia⁴. In derselben Zeit wurden auch die Straßen gebaut. In der Regel folgte die Entwicklung des römischen Straßennetzes den Spuren der siegreichen Legionen. Seine Gestalt bestimmten zwei Umstände:

1. Die geographische Lage des Gebietes selbst.
2. Die Lage der römischen Provinzen innerhalb dieses Gebietes.

Da sich das jugoslawische Gebiet am südöstlichen Rande Europas befindet und einen Teil der Brücke zwischen Asien und Europa bildet, durchzogen es seit je Transitstraßen; schon vor der Römerzeit. Damit ist u.a. eine der Bernsteinstraßen gemeint, die nach F. Voigt⁵ über Ungarn bis Aquillea zog und so zweifellos durch den nördlichen Teil des jugoslawischen Gebietes führte. Die Transitrolle des jugoslawischen Gebietes wurde durch seine Lage gegenüber der Apenninischen Halbinsel in der Römerzeit bedeutend. Drei Transitstraßen waren wegen der Ost-West-Verbindungen wichtig und zogen für alle späteren Zeiten richtungsgebende Linien. Die erste führte längs der Save und Donau in Richtung Schwarzes Meer, die zweite längs der Morawa über Niš (Naissus) gegen Osten durch Konstantinopel und gegen Süden nach Saloniki, und die dritte wichtige Transitstraße führte aus der panonischen Ebene über Ljubljana (Emona) nach Aquillea, d.h. über das nördliche jugoslawische Gebiet von Nord-Osten nach Süd-Westen⁶.

Die übrigen Straßen, welche Römer hier erbaut hatten, entsprachen den Verbindungen zwischen den einzelnen Provinzen. Sie waren aus politischen

und militärischen Gründen gebaut; als „Verwaltungs-“ bzw. Heeresstraßen überzogen sie das ganze Gebiet in einem verhältnismäßig dichten Netz, um die besiegten Provinzen in voller Botmäßigkeit zu halten.

So wie die genannten Transitstraßen, liefen auch diese weniger wichtigen römischen Straßen längs der Flüsse (Drau, Sotla, Vrbas und Drina). Auch beim Straßenbau hat sich die römische Strategie ausgezeichnet. Die Römer haben Straßen nie in den schmalen Tälern gebaut, sondern mitten in übersehbare Ebenen oder auf den Rücken der Berge. Der Fluß war nur der Wegweiser. So konnte auch das dichteste römische Straßennetz auf dem jugoslawischen Gebiet im gebirgigen Hinterland von Split (Spalato) entstehen. Nur auf diese Weise konnten die schmalen Täler dieses wichtigen römischen Stützpunktes überwacht werden.

Wichtige Knotenpunkte der römischen Straßen befanden sich noch auf dem Rande der panonischen Ebene: Ptuj (Petovia) und Osjek (Murse) an der Drau sowie Sisak und Sremska Mitrovica (Sirmium) an der Save.

2. Die Straßen im Mittelalter

Durch das Eindringen der Slawen und den Untergang des römischen Reiches verloren die römischen Straßen ihre ursprüngliche Bedeutung. Sie blieben aber für die ankommenden Völker als Wegweiser wichtig. Die slawischen Stämme hielten sich sicherheitshalber in den Bergen voneinander abgeschlossen und benutzten für ihre Bewegungen (meist Umzüge und durch Kriege erzwungene Standortverlagerungen) die verfallenen römischen Straßen. Die Umzüge aus den sicheren, jedoch für das Leben wenig bietenden Bergen in die fruchtbaren Ebenen längs der Flüsse erfolgten nur langsam im Laufe der Jahrhunderte.

Etwa bis zum 13. Jahrhundert ist für das jugoslawische Gebiet keine besondere Aktivität bekannt. Erst dann, und besonders in beiden folgenden Jahrhunderten, kam es auch hier zu lebhaften politischen und wirtschaftlichen Ereignissen, welche die mittelalterliche Geschichte der jugoslawischen Völker charakterisieren. In wirtschaftlicher Hinsicht ist für diese Zeit die Bildung der Städte bedeutend.

Nach M. Mirković⁷ sind die Städte auf jugoslawischem Gebiet im 13., 14. und 15. Jahrhundert ihrer hauptsächlichen Wirtschaftsaktivität nach in drei typische Gruppen zu gliedern:

1. Die Handelsstädte,
2. die Bergbaustädte,
3. die landwirtschaftlich-gewerblichen Städte.

Zur ersten Gruppe gehörten die Küstenstädte, vor allem in Mittel- und Süddalmatien, wie Šibenik (Sebenico), Zadar (Zara), Split (Spalato), Kotor

A. Die geschichtlichen und wirtschaftlichen Determinanten

I. Die Landverkehrswege auf dem jugoslawischen Gebiet bis zum Jahre 1918

1. Die römischen Straßen

Die Kunststraßen, welche die Römer auf dem jugoslawischen Gebiet gebaut hatten, waren für die spätere Gestaltung des jugoslawischen Landverkehrsnetzes von großer Bedeutung: Sie beeinflussten nicht nur die Richtungen der Handelsstraßen mehrere Jahrhunderte später, sondern auch die Auswahl der Richtungen der Eisenbahnen und Autostraßen.

Im 2. Jahrhundert v. Chr., nachdem Aquillea gegründet war, eroberten die Römer erst Dalmatien. Aus dieser Position führten ihre Kampfüge in die Alpen und in die panonische Ebene. Diese Gebiete wurden in den Jahren 15 bis 8 v. Chr. erworben und im 1. Jahrhundert n. Chr. in römische Verwaltungseinheiten gegliedert. Die Einteilung des besiegten Landes auf die Provinzen zog sich bis in das 3. Jahrhundert hinein. Es entstanden die Provinzen Aquillea, Norikum, Panonnia, Dalmatia, Mesia, Dacia und Macedonia⁴. In derselben Zeit wurden auch die Straßen gebaut. In der Regel folgte die Entwicklung des römischen Straßennetzes den Spuren der siegreichen Legionen. Seine Gestalt bestimmten zwei Umstände:

1. Die geographische Lage des Gebietes selbst.
2. Die Lage der römischen Provinzen innerhalb dieses Gebietes.

Da sich das jugoslawische Gebiet am südöstlichen Rande Europas befindet und einen Teil der Brücke zwischen Asien und Europa bildet, durchzogen es seit je Transitstraßen; schon vor der Römerzeit. Damit ist u.a. eine der Bernsteinstraßen gemeint, die nach F. Voigt⁵ über Ungarn bis Aquillea zog und so zweifellos durch den nördlichen Teil des jugoslawischen Gebietes führte. Die Transitrolle des jugoslawischen Gebietes wurde durch seine Lage gegenüber der Apenninischen Halbinsel in der Römerzeit bedeutend. Drei Transitstraßen waren wegen der Ost-West-Verbindungen wichtig und zogen für alle späteren Zeiten richtungsgebende Linien. Die erste führte längs der Save und Donau in Richtung Schwarzes Meer, die zweite längs der Morawa über Niš (Naissus) gegen Osten durch Konstantinopel und gegen Süden nach Saloniki, und die dritte wichtige Transitstraße führte aus der panonischen Ebene über Ljubljana (Emona) nach Aquillea, d.h. über das nördliche jugoslawische Gebiet von Nord-Osten nach Süd-Westen⁶.

Die übrigen Straßen, welche Römer hier erbaut hatten, entsprachen den Verbindungen zwischen den einzelnen Provinzen. Sie waren aus politischen

und militärischen Gründen gebaut; als „Verwaltungs-“ bzw. Heeresstraßen überzogen sie das ganze Gebiet in einem verhältnismäßig dichten Netz, um die besiegten Provinzen in voller Botmäßigkeit zu halten.

So wie die genannten Transitstraßen, liefen auch diese weniger wichtigen römischen Straßen längs der Flüsse (Drau, Sotla, Vrbas und Drina). Auch beim Straßenbau hat sich die römische Strategie ausgezeichnet. Die Römer haben Straßen nie in den schmalen Tälern gebaut, sondern mitten in überschaubaren Ebenen oder auf den Rücken der Berge. Der Fluß war nur der Wegweiser. So konnte auch das dichteste römische Straßennetz auf dem jugoslawischen Gebiet im gebirgigen Hinterland von Split (Spalato) entstehen. Nur auf diese Weise konnten die schmalen Täler dieses wichtigen römischen Stützpunktes überwacht werden.

Wichtige Knotenpunkte der römischen Straßen befanden sich noch auf dem Rande der panonischen Ebene: Ptuj (Petovia) und Osjek (Murse) an der Drau sowie Sisak und Sremska Mitrovica (Sirmium) an der Save.

2. Die Straßen im Mittelalter

Durch das Eindringen der Slawen und den Untergang des römischen Reiches verloren die römischen Straßen ihre ursprüngliche Bedeutung. Sie blieben aber für die ankommenden Völker als Wegweiser wichtig. Die slawischen Stämme hielten sich sicherheitshalber in den Bergen voneinander abgeschlossen und benutzten für ihre Bewegungen (meist Umzüge und durch Kriege erzwungene Standortverlagerungen) die verfallenen römischen Straßen. Die Umzüge aus den sicheren, jedoch für das Leben wenig bietenden Bergen in die fruchtbaren Ebenen längs der Flüsse erfolgten nur langsam im Laufe der Jahrhunderte.

Etwa bis zum 13. Jahrhundert ist für das jugoslawische Gebiet keine besondere Aktivität bekannt. Erst dann, und besonders in beiden folgenden Jahrhunderten, kam es auch hier zu lebhaften politischen und wirtschaftlichen Ereignissen, welche die mittelalterliche Geschichte der jugoslawischen Völker charakterisieren. In wirtschaftlicher Hinsicht ist für diese Zeit die Bildung der Städte bedeutend.

Nach M. Mirković⁷ sind die Städte auf jugoslawischem Gebiet im 13., 14. und 15. Jahrhundert ihrer hauptsächlichen Wirtschaftsaktivität nach in drei typische Gruppen zu gliedern:

1. Die Handelsstädte,
2. die Bergbaustädte,
3. die landwirtschaftlich-gewerblichen Städte.

Zur ersten Gruppe gehörten die Küstenstädte, vor allem in Mittel- und Süddalmatien, wie Šibenik (Sebenico), Zadar (Zara), Split (Spalato), Kotor

(Chattaro) und an erster Stelle Dubrovnik (Ragusa). Sie lebten mit Hilfe ihres erzeichen Hinterlandes. Aus den Bergbaustädten in Bosnien, Herzegowina, Serbien und Mazedonien wurden die Erze zur Küste gebracht und von dort durch den Seehandel hauptsächlich nach Venedig verkauft. Die Küstenstädte, die zu dieser Zeit wirtschaftlich am stärksten und aktivsten waren, führten den Handel auch mit den landwirtschaftlich-gewerblichen Städten in den Ebenen längs der Flüsse Save, Drau, Morava und Vadar, deren Erzeugnisse sie teilweise selbst verbrauchten oder weiter verkauften.

Die Lage dieser Städte, die Richtungen und Aktivität ihres Handels bestimmten die Benutzung und Richtung der Straßen. Das größte Zentrum der wirtschaftlichen Aktivität und Akkumulation war die Freie Stadt Dubrovnik, die sich bis Ende des 15. Jahrhunderts als Dubrovniksche Republik auf dem ganzen Küstenstreifen von Neretwa bis zur Bucht von Kotor erstreckte. Die Dubrovniker waren selbst Unternehmer in den Bergbaustädten ihres Hinterlandes⁸. Neben den alten römischen Wegen wurden in dieser Zeit in den gebirgigen Gebieten zwischen Adria und Save—Donau—Morava-Linie mehrere Karawanenwege neu ausgetreten⁹. Die Wege von Split wurden mit denen von Dubrovnik verbunden, so daß das dichteste Straßennetz des Mittelalters auf jugoslawischem Gebiet in den Dinariden entstand. Es wurde gegen Norden, Westen und Osten mit einigen Transitstraßen verbunden. Darunter waren vier am bedeutendsten¹⁰:

Zeta—Straße (Via de Zenta) war die Verbindung zwischen Kotor und Belgrad in zwei verschiedenen Richtungen: Einmal über Peč und Čačak und einmal über Nikšić und Višegrad.

Bosnische Straße (Via de Bossina) verband bosnische Orte mit Mazedonien und Griechenland, ausgehend von Banja Luka über Travnik, Sarajevo, Višegrad, Mitrovica, Skopje nach Saloniki.

Dubrovniksche Straße (Via Ragusina) ging von Dubrovnik über Trebinje, Foča, Prijepolje, Pazar nach Niš, wo sie auf die

Konstantinopel—Straße (Via Militaris) traf. Diese kam über Belgrad durch das Morava-Tal bis Niš, wo sie in zwei Richtungen nach den Spuren der römischen Straßen weiter nach Süden bis Saloniki und nach Osten bis Konstantinopel ging.

Weitere Transitstraßen in Richtung Ungarn sowie die Straßen längs der Save und Drau sind auch als mittelalterliche Handelsstraßen bedeutend gewesen. Im nördlichen Teil des jugoslawischen Gebietes gewannen die Transitstraßen, welche Italien mit Österreich, Böhmen, Mähren, Polen und Panonien verbanden, an Bedeutung. Dies besonders seit dem 13. Jahrhundert, als die Habsburger den Handel über die Städte Maribor (Marburg), Celje (Cilli) und Ljubljana (Laibach) nach Triest zu leiten und durch Stapelrecht und Straßenzwang vor allen den ungarischen Handel den Städten in Slawonien und Kroatien abzunehmen versuchten¹¹.

3. Der Landverkehr vom 16. bis zum 18. Jahrhundert

Zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert kam es auf jugoslawischem Gebiet zu wichtigen regional-politischen Veränderungen, deren Folge die Verlagerung der Schwerpunkte des Wirtschaftslebens und des Handels von Süden und Osten, wo sie bisher konzentriert waren, gegen Westen und Norden war. Diese neue Verteilung der Wirtschaftskräfte wurde durch den systematischen Straßenbau in der Zeit des Merkantilismus noch verstärkt und blieb auch später für den Eisenbahnbau entscheidend.

Neue Schwerpunkte des Handels im 16. und 17. Jahrhundert

Die osmanische Besetzung, die sich im Laufe des 15. Jahrhunderts auf etwa fünf Sechstel des jugoslawischen Gebiets erstreckte, verhinderte die bisherige Entwicklung des Handels der Stadt Dubrovnik mit ihrem Hinterland. Dubrovniks Händler mußten die Bergbaustädte verlassen, da mit den Osmanen neue Siedler (Griechen, Albaner und andere) kamen. Andererseits wurde der adriatische Handel im Zeitalter der Entdeckungen durch Verlagerung des Handels aus dem mittelländischen Seeraum auf atlantische Küsten abgeschwächt. Das wirkte bedeutend auf die wirtschaftliche Kraft der Küstenstädte, so daß auch ihre Handelsfähigkeit gegenüber dem Hinterland schnell abnahm.

Unter den Osmanen entstanden vor allen neue Verwaltungsstädte, meist gewerblichen Charakters. Sie sind in den Ebenen nördlich der bisherigen Bevölkerungskonzentration gegründet worden. Der Schwerpunkt war die bosnische Stadt Sarajevo, welche in den Jahren 1600–1624 eine Größe von 30 000 bis 40 000 Einwohnern erreicht haben dürfte¹². Gleichzeitig gewannen auch die Städte in Slawonien an Bedeutung, die zusammen mit Bosnien und Herzegowina zu dem bosnischen Pašaluk gehörten.

Eine weitere Verschiebung des Wirtschaftslebens vom Süden nach dem Norden entstand durch die Gründung des sog. Sandžaks (auch Belgrader Pašaluk genannt) im nördlichen Serbien in der Save–Donau–Morava-Ebene. Bedeutend wurden die Städte Belgrad, Zvornik und Šabac.

Der Karawanenhandel nahm in der Osmanenzeit zwar zu und wurde durch ein Netz der Herberge (Karvasaria) und den Bau einiger Steinbrücken erleichtert, es wurden aber keine Straßen gebaut. Die Benutzung der alten Wege wurde lediglich von Süden nach Norden verlagert.

Die Formulierung neuer Wirtschaftsgebiete im 18. Jahrhundert

Die weiteren Verschiebungen und Konzentrationen des Wirtschaftslebens durch das osmanische Eindringen erfolgten Ende des 17. und Anfang des

(Chattaro) und an erster Stelle Dubrovnik (Ragusa). Sie lebten mit Hilfe ihres erzeichen Hinterlandes. Aus den Bergbaustädten in Bosnien, Herzegowina, Serbien und Mazedonien wurden die Erze zur Küste gebracht und von dort durch den Seehandel hauptsächlich nach Venedig verkauft. Die Küstenstädte, die zu dieser Zeit wirtschaftlich am stärksten und aktivsten waren, führten den Handel auch mit den landwirtschaftlich-gewerblichen Städten in den Ebenen längs der Flüsse Save, Drau, Morava und Vadar, deren Erzeugnisse sie teilweise selbst verbrauchten oder weiter verkauften.

Die Lage dieser Städte, die Richtungen und Aktivität ihres Handels bestimmten die Benutzung und Richtung der Straßen. Das größte Zentrum der wirtschaftlichen Aktivität und Akkumulation war die Freie Stadt Dubrovnik, die sich bis Ende des 15. Jahrhunderts als Dubrovniksche Republik auf dem ganzen Küstenstreifen von Neretwa bis zur Bucht von Kotor erstreckte. Die Dubrovniker waren selbst Unternehmer in den Bergbaustädten ihres Hinterlandes⁸. Neben den alten römischen Wegen wurden in dieser Zeit in den gebirgigen Gebieten zwischen Adria und Save—Donau—Morava-Linie mehrere Karawanenwege neu ausgetreten⁹. Die Wege von Split wurden mit denen von Dubrovnik verbunden, so daß das dichteste Straßennetz des Mittelalters auf jugoslawischem Gebiet in den Dinariden entstand. Es wurde gegen Norden, Westen und Osten mit einigen Transitstraßen verbunden. Darunter waren vier am bedeutendsten¹⁰:

Zeta—Straße (Via de Zenta) war die Verbindung zwischen Kotor und Belgrad in zwei verschiedenen Richtungen: Einmal über Peč und Čačak und einmal über Nikšić und Višegrad.

Bosnische Straße (Via de Bossina) verband bosnische Orte mit Mazedonien und Griechenland, ausgehend von Banja Luka über Travnik, Sarajevo, Višegrad, Mitrovica, Skopje nach Saloniki.

Dubrovniksche Straße (Via Ragusina) ging von Dubrovnik über Trebinje, Foča, Prijepolje, Pazar nach Niš, wo sie auf die

Konstantinopel—Straße (Via Militaris) traf. Diese kam über Belgrad durch das Morava-Tal bis Niš, wo sie in zwei Richtungen nach den Spuren der römischen Straßen weiter nach Süden bis Saloniki und nach Osten bis Konstantinopel ging.

Weitere Transitstraßen in Richtung Ungarn sowie die Straßen längs der Save und Drau sind auch als mittelalterliche Handelsstraßen bedeutend gewesen. Im nördlichen Teil des jugoslawischen Gebietes gewannen die Transitstraßen, welche Italien mit Österreich, Böhmen, Mähren, Polen und Panonien verbanden, an Bedeutung. Dies besonders seit dem 13. Jahrhundert, als die Habsburger den Handel über die Städte Maribor (Marburg), Celje (Cilli) und Ljubljana (Laibach) nach Triest zu leiten und durch Stapelrecht und Straßenzwang vor allen den ungarischen Handel den Städten in Slawonien und Kroatien abzunehmen versuchten¹¹.

3. Der Landverkehr vom 16. bis zum 18. Jahrhundert

Zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert kam es auf jugoslawischem Gebiet zu wichtigen regional-politischen Veränderungen, deren Folge die Verlagerung der Schwerpunkte des Wirtschaftslebens und des Handels von Süden und Osten, wo sie bisher konzentriert waren, gegen Westen und Norden war. Diese neue Verteilung der Wirtschaftskräfte wurde durch den systematischen Straßenbau in der Zeit des Merkantilismus noch verstärkt und blieb auch später für den Eisenbahnbau entscheidend.

Neue Schwerpunkte des Handels im 16. und 17. Jahrhundert

Die osmanische Besetzung, die sich im Laufe des 15. Jahrhunderts auf etwa fünf Sechstel des jugoslawischen Gebiets erstreckte, verhinderte die bisherige Entwicklung des Handels der Stadt Dubrovnik mit ihrem Hinterland. Dubrovniks Händler mußten die Bergbaustädte verlassen, da mit den Osmanen neue Siedler (Griechen, Albaner und andere) kamen. Andererseits wurde der adriatische Handel im Zeitalter der Entdeckungen durch Verlagerung des Handels aus dem mittelländischen Seeraum auf atlantische Küsten abgeschwächt. Das wirkte bedeutend auf die wirtschaftliche Kraft der Küstenstädte, so daß auch ihre Handelsfähigkeit gegenüber dem Hinterland schnell abnahm.

Unter den Osmanen entstanden vor allen neue Verwaltungsstädte, meist gewerblichen Charakters. Sie sind in den Ebenen nördlich der bisherigen Bevölkerungskonzentration gegründet worden. Der Schwerpunkt war die bosnische Stadt Sarajevo, welche in den Jahren 1600–1624 eine Größe von 30 000 bis 40 000 Einwohnern erreicht haben dürfte¹². Gleichzeitig gewannen auch die Städte in Slawonien an Bedeutung, die zusammen mit Bosnien und Herzegowina zu dem bosnischen Pašaluk gehörten.

Eine weitere Verschiebung des Wirtschaftslebens vom Süden nach dem Norden entstand durch die Gründung des sog. Sandžaks (auch Belgrader Pašaluk genannt) im nördlichen Serbien in der Save–Donau–Morava-Ebene. Bedeutend wurden die Städte Belgrad, Zvornik und Šabac.

Der Karawanenhandel nahm in der Osmanenzeit zwar zu und wurde durch ein Netz der Herberge (Karvasaria) und den Bau einiger Steinbrücken erleichtert, es wurden aber keine Straßen gebaut. Die Benutzung der alten Wege wurde lediglich von Süden nach Norden verlagert.

Die Formulierung neuer Wirtschaftsgebiete im 18. Jahrhundert

Die weiteren Verschiebungen und Konzentrationen des Wirtschaftslebens durch das osmanische Eindringen erfolgten Ende des 17. und Anfang des

18. Jahrhunderts in der Zeit des österreichischen Merkantilismus. Für den Straßenbau im Merkantilismus und die spätere Gestaltung des Verkehrsnetzes waren drei Momente entscheidend: die Besiedlung der Vojvodina, die wirtschaftliche Stärkung der Militärgrenze und die Entwicklung der nordadriatischen Häfen.

Vojvodina, im Mittelalter ein vollkommen unbesiedeltes Gebiet, bekam seine ersten Einwohner durch die Flucht der Serben vor den Osmanen. Zu wichtigen Besiedlungen kam es erst im Zusammenhang mit der Bewegung der österreichischen Armee, die in der Zeit von 1690 bis 1738 in drei Rückzügen aus Serbien bzw. Bosnien viele Serben und Bosniaken nach sich zog. Im Laufe der Jahre erhöhte sich die Zahl der zugewanderten Einwohner in Vojvodina durch Ansiedlung der Deutschen (insgesamt etwa 55 000 Einwohner) auf über 300 000¹³. Günstige Boden- und Klimabedingungen ermöglichten eine erfolgreiche landwirtschaftliche Betätigung mit hohen Überschüssen, hauptsächlich an Vieh und Getreide, die in die österreichischen Länder transportiert wurden. Da der flache Boden kein Hindernis bot, wurden bald neben mehreren Kanälen auch Straßen gebaut. Am wichtigsten war die Straße von Subotica (Maria-Theresiopel) über Novi Sad (Neusatz) bis Belgrad, die dem Handel mit dem Sandžak diente¹⁴. Auf dieselbe Weise wie Vojvodina entwickelte sich auch Slawonien, nur mit dem Unterschied, dass es schon vorher teilweise bevölkert war.

Ein ganz besonderes Gebiet war die sogenannte Militärgrenze, die vom 16. bis zum 19. Jahrhundert auf dem jugoslawischen Gebiet existierte. Sie entstand als ein besonderes Grenzgebiet zwischen Österreich und dem Osmanenstaat und änderte immer wieder ihre Gestalt im Zusammenhang mit den Bewegungen der einen oder der anderen Armee. Im 18. Jahrhundert zog sie im Streifen über das nördliche Istrien, durch Kroatien, das südliche Slawonien und die südliche Vojvodina. Ihre Einwohner waren die Grenzwächter, die sich in ruhiger Zeit mit der Landwirtschaft beschäftigten. Kaiserin Maria-Theresia widmete ihre besondere Aufmerksamkeit der wirtschaftlichen Entwicklung dieses Gebietes. Im Laufe des 18. Jahrhunderts wurden hier neue Teile besiedelt, die Landwirtschaft spezialisiert und neue Gewerbe eingeführt¹⁵.

Durch die wachsende Stärke der habsburgischen Länder haben sich die nordadriatischen Häfen Triest und Fiume entwickelt und als Aus- und Einfuhrhäfen für den größten Teil dieser Länder stets an Bedeutung gewonnen¹⁶.

Zwischen den reichen Zentralländern der Habsburger Monarchie, den nordadriatischen Häfen und der Vojvodina entstand ein gewisses Spannungsfeld, ein Dreieck, dessen Verkehrsverbindungen über den westlichen Teil des jugoslawischen Gebietes führten.

Der Straßenbau in der Zeit des Merkantilismus

Während die Waren aus Vojvodina nach Norden und Westen auf Wasserwegen befördert wurden, mußten zwischen den Seehäfen und den habsburgischen Ländern sowie zwischen den Seehäfen und den Flußhäfen an der Save die Wagenstraßen gebaut werden.

In den Jahren 1717–1730 wurde zuerst die Straße von Wien bis Triest über Graz, Maribor, Celje und Ljubljana gebaut. Diese feste und breite Wagenstraße war mit Brücken ausgestattet und folgte den Spuren der mittelalterlichen Handelsstraße. Auf ihr wickelte sich der Verkehr vom Westen, Norden und Osten ab, sowie ein Teil der Flußtransporte der Drau und Save, bis die Straße nach Fiume gebaut wurde. Die Länder Krain und Steiermark setzten ihre Tradition als Transitgebiete fort, waren aber auch selbst beträchtlich am Transportaufkommen dieser Straße beteiligt¹⁷.

Fiume bekam die Verbindung mit ihrem kroatischen und ungarischen Hinterland etwas langsamer. Zwar wurde die Karolinenstraße (nach dem Kaiser Karl VI. benannt), welche Karlovac (Karlstadt) mit Fiume und dem anliegenden Bakar (Buccari) verband, schon in den Jahren 1726–1728 fertig, sie war aber zuerst aus militärisch-strategischen Gründen (zum Schutz der Besitzungen in Italien und die Anlage eines Kriegshafens in Bakar) in Form einer schmalen, geraden Spur gebaut worden, welche nur für Reiter und für Transporte auf Pferderücken geeignet war. Erst den Bemühungen der Verwaltung des Temešvarer Banats (des östlichen Teils der Vojvodina), die sich für bessere Verkehrsbedingungen auf dieser Straße einsetzte, war es zu verdanken, daß sie nach 40 Jahren verbessert und verbreitert wurde, so daß seit dem Jahre 1771 auf ihrer ganzen Länge Wagentransporte durchgeführt werden konnten¹⁸.

Ein weiteres Hindernis für den Transport in Richtung Save–Fiume war die Strecke von Sisak (Sissek) bis Karlovac, wo die Ware umgeladen und auf einem kleineren Fluß weitertransportiert werden mußte. Die Fahrt auf diesem Fluß war zahlreichen natürlichen Hindernissen ausgesetzt. Im Jahre 1785 wurde dieser Wasserweg durch die aus ungarischen und kroatischen Mitteln erbaute sog. Luisenstraße ersetzt¹⁹.

Die dritte wichtigere Straße, die im kroatischen Teil der Militärgrenze gebaut wurde, war die in den Jahren 1776–1779 ausgebaute Josephinenstraße von Karlovac bis Senj (Zengg). Da Fiume bis 1776 ein freier österreichischer Hafen war, haben die Kroaten ihren Handel vorwiegend über eigene Häfen wie Senj, Bakar, Novi, Karlobag (Carlopolo) und andere geleitet. Auch nachdem Fiume 1776 kroatisch wurde, blieb die Josephinenstraße der hauptsächlichste Transportweg für die ungarischen und vöslavischen Weizen-Ausfuhren²⁰.

4. Der Eisenbahnbau

Die wirtschaftspolitische Einteilung des jugoslawischen Gebietes blieb auch im 19. Jahrhundert unverändert: auf der einen Seite die Osmanen, auf der anderen das österreichische Imperium. Die wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den beiden Teilen wurden durch die österreichische merkantilistische Politik noch vertieft; denn in dem osmanischen Teil blieb das wirtschaftliche Leben auch im 19. Jahrhundert auf dem Niveau des Mittelalters.

Die Verkehrsspannungen innerhalb der österreichischen Monarchie, die durch die Intensivierung des Ackerbaus, die Förderung der Manufakturen und die Forcierung des Exports geschaffen worden waren, galten auch in der Zeit des Eisenbahnbaus. Die moderne Technik half, zuerst die Handelsstraßen durch Eisenbahnen zu ersetzen. Immer stärker konnten aber politische Bestrebungen und strategische Konzeptionen ihren Einfluß auf den Eisenbahnbau ausüben. Auch im osmanischen Teil, welcher im Laufe des 19. Jahrhunderts sein politisches Bild änderte, siegten die politischen Ziele im verspäteten Eisenbahnbau über die wirtschaftlichen. Noch stärker traten sie nach dem österreichisch-ungarischen Dualismus (1867) und nach dem Berliner Kongreß (1878) in Erscheinung.

Im Grunde entstanden innerhalb des jugoslawischen Gebietes in unterschiedlichen Zeitabschnitten fünf verschiedene Eisenbahnnetze, die zum größten Teil den österreichisch-ungarischen, aber nur wenig den lokalen Interessen entsprachen. Dies gilt sogar für das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts unabhängig gewordene Königreich Serbien.

In Slowenien

Durch den nördlichen Teil, d.h. durch Slowenien, das zu den österreichischen Ländern Görz, Krain, Kärnten und Steiermark gehörte, fuhr im Jahre 1849 die erste Eisenbahn im jugoslawischen Gebiet überhaupt²¹. Das war der günstigen geographischen Lage dieses Landesteils zu verdanken, da Österreich hier die kürzeste Eisenbahnverbindung der Sudetenländer mit der Adria über Wien schaffen konnte. So bekam Slowenien eine zweispurige Verbindung von Maribor bis Triest, die der Richtung der Wiener Wagenstraße entsprach und das Land diagonal durchzog.

In den folgenden zwanzig Jahren, etwa bis zum Jahre 1870, wurden östlich und westlich von dieser Strecke noch fünf Anschlüsse gebaut. In Richtung Osten eine Bahn über Zagreb (Agram) bis zum Save-Hafen Sisak und eine Bahn längs der Drau in Richtung Ungarn. Diese beiden Linien bestätigten die wiederholte Feststellung, daß die Orientierung des Eisenbahnnetzes auf das alte Binnenschiffahrtssystem für den österreichisch-ungarischen Eisenbahnbau in seiner Anfangszeit typisch war. Zum Bau der anderen drei

Bahnen kam es eher aus politischen Gründen. Sie wurden nämlich in den Jahren 1860–1870 erbaut, als Österreich Lombardien (1859) und Venedig (1866) verlor und sein Zugang zu Adria dadurch wesentlich eingeschränkt wurde. Durch die Anschlüsse Klagenfurt–Maribor und Villach–Ljubljana sowie durch die Abzweigung von der Wiener-Strecke nach Fiume versuchte es das verlorene Transportnetz zu ersetzen. Ende der sechziger Jahre ging die erste Epoche im Eisenbahnbau Sloweniens zu Ende, als sich das politische Interesse Österreich-Ungarns gegen Osten bzw. gegen den östlichen Teil des jugoslawischen Gebietes wendete.

So verfügte zu dieser Zeit der nördliche Teil schon über ein relativ günstiges Eisenbahnnetz in der Länge von ca. 480 km; die Hälfte seines Netzes aus dem Jahre 1918. Weitere Bahnen sind zum Unterschied vom bisherigen Bau, den der Staat bzw. die Südeisenbahn-Gesellschaft²² mit Konzessionen baute, nach dem Gesetz aus dem Jahre 1880 als sogenannte Lokalbahnen in Angriff genommen worden. Mit ihnen sind solche Strecken gemeint, die den Transportbedürfnissen einzelner Orte dienen sollten und eine schwächere Konstruktion benötigten. In der Zeit von 1880–1918 wurden 16 solche Bahnen in einer Gesamtlänge von 360 km von acht privaten Gesellschaften erbaut und betrieben. Schon aus diesen Zahlen geht hervor, daß es sehr kurze Strecken waren, die seit 1870 das Netz in verschiedenen Richtungen ergänzten.

Zu Anfang des 20. Jahrhunderts führte der Staat den Bau zweier Bahnen wegen ihrer Wichtigkeit in eigener Regie aus. Die in den Jahren 1902–1906 erbaute Strecke vom Norden nach Triest durch das Isonzo-Tal und die kurz vor dem ersten Weltkrieg fertiggestellte Verbindung der slowenischen Bahnen mit Karlovac sind aus strategischen Gründen gebaut worden.

In Kroatien

Der kroatische Teil des jugoslawischen Gebiets geriet teilweise unter den Einfluß der ungarischen und österreichischen Eisenbahnpolitik²³. Die beiden Hälften der Monarchie versuchten durch den Eisenbahnbau hier eigene politische Ziele zu erreichen, so daß die Gestalt des Netzes davon stark beeinflußt worden war. Ihr größtes Ziel war der Durchbruch zur Adria und die Verbindung der Hauptstädte Wien und Budapest dorthin. Die slawonische Ebene sowie die Militärgrenze, die seit dem Anfang der siebziger Jahre die Königreiche Kroatien und Slawonien bildeten, fielen dabei unter ungarische, Dalmatien unter österreichische Führung.

Über Kroatien und Slawonien wurde mit dem Bau einer Verbindung Ungarns über Zagreb bis Fiume begonnen, die 1873 dem Verkehr übergeben wurde. Gleichzeitig fing Ungarn an, im östlichen Teil Slawoniens eine Bahn nach Süden über Osjek (Esseg) zu bauen, die im Save-Hafen Brod an der bosnischen Grenze endete. Der Bau dieser Strecke, die Drau-, Donau- und

Save-Häfen untereinander verband, fiel nicht ganz zufällig in das Jahr 1878, als Österreich Bosnien und Herzegowina okkupierte. In der Hoffnung, durch Bosnien und Herzegowina neue Ausgänge auf die Adria schaffen zu können, erbaute Ungarn bis 1882 noch zwei solcher Strecken, die an der bosnischen Grenze endeten.

Eine neue Periode in der Gestaltung des kroatisch-slawnischen Eisenbahnnetzes brach mit dem Bau der sogenannten Vizinalbahnen²⁴ an. Nur noch selten beteiligte sich nun der Staat am Eisenbahnbau, half aber den privaten Gesellschaften durch Steuererleichterungen. Als typische Folge des privaten Bauens entstand in Slawonien ein dichtes Netz. Die leichten Bahnen wurden überall dort erbaut, wo man Verkehrsverbindungen benötigte und wo wegen günstiger Bodenverhältnisse eine Bahn schneller als eine Straße fertiggestellt werden konnte. Auf diese Weise entstanden 60 vH (1 220 km) des kroatisch-slawnischen Eisenbahnnetzes (gemessen am Stand von 1918) und eine größere Anzahl von unregelmäßig verteilten Bahnen, darunter auch ein Netz von 180 km Schmalspurbahnen (die Spurbreite betrug 1,00 m) in der Gegend des Drau-Flusses. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde auf dieselbe Weise noch eine Bahn nach den Spuren der „Luisenstraße“ von Sisak bis Karlovac erbaut.

In Dalmatien befand sich der Eisenbahnbau im Rückstand. Das war nicht nur die Folge des wirtschaftlich passiven osmanischen Hinterlandes, sondern auch die Folge eines gewissen Wettbewerbs zwischen Österreich und Ungarn, die sich gegenseitig beim Durchbruch des Eisenbahnbaus zur Adria behinderten.

Die einzige im Jahre 1877 von Österreich erbaute Bahn führte von Split (Spalato) und Šibenik (Sebenico) etwa 80 km in das Innere des Landes, um bei der Okkupation von Bosnien und Herzegowina militärischen Zwecken zu dienen.

Kurz vor dem ersten Weltkrieg erhielt Ungarn die Aufgabe, eine Küstenbahn von Fiume bis Split zu bauen. Teilweise aus strategischen Gründen führte diese Strecke von der Fiume–Karlovac-Linie durch fast unbevölkerte Karstgebiete, wurde jedoch nicht beendet.

In Vojvodina

Unter denselben Wirtschafts- und Bodenbedingungen wie in Slawonien entstand das Eisenbahnnetz in der Vojvodina, die zu Ungarn gehörte. Auch hier wurde das Eisenbahnnetz zum größten Teil durch den Bau der Vizinalbahnen etwa seit dem Jahre 1883 weiter gestaltet. Zwar waren dort schon früher (seit 1856) Eisenbahnen gebaut worden, sie hatten aber keine direkte Verbindung mit der Vojvodina selbst, sondern waren Verbindungen zwischen den Flußhäfen an der Donau, Theiss, Drau und Save, die mehr

oder weniger zufällig die Vojvodina an mehreren Stellen durchschnitten.

Erst der im Jahre 1883 fertiggestellte Teil der Ostbahn²⁵ welcher von Subotica (Maria-Theresiopel) über Novi Sad (Neusatz) bis Zemun (Semlin) führte, gab dem weiteren Eisenbahnbau in Vojvodina ähnliche Orientierung wie die Wien—Ljubljana—Triest-Linie dem Bau in Slowenien oder die Budapest—Zagreb—Fiume-Linie dem Bau in Kroatien — eine Gestaltung des Netzes in der Nord-Süd-Richtung.

Die 15 privaten Gesellschaften erbauten insgesamt 1 345 km Vizinalbahnen, so daß 70 vH des vojvodinischen Eisenbahnnetzes aus diesen leichteren Bahnen bestand. Das meiste wurde in den Jahren von 1889—1900 geleistet²⁶.

Das Eisenbahnnetz wurde durch die Theiss—Donau-Linie in zwei Teile geteilt. Der östliche Teil stützte sich auf die rumänischen Bahnen, der westliche bildete ein sehr dichtes Netz zwischen Donau und Theiss mit wichtigen Knotenpunkten in Subotica, Sombor (Zombor) und Novi Sad. Die Verbindungen zwischen den beiden Teilen, d.h. die Brücken über die Flüsse, wurden erst im Zusammenhang mit dem ersten Weltkrieg für die Bewegungen der österreichischen Armee an der rumänischen Front erbaut (bei Novi Sad 1912 und bei Senta 1915)²⁷.

In Bosnien und Herzegowina

Im osmanischen Bosnien und Herzegowina war lange Zeit keine Rede vom Eisenbahnbau. Als man aber damit begann schien er sehr großzügig angelegt worden zu sein. Es war eine Bahn vorgesehen, welche die balkanischen Provinzen mit der türkischen Hauptstadt verbinden würde. Sie sollte von der westlichen bosnischen Grenze über Banja Luka, Sarajevo und Mitrovica nach Saloniki führen und so den Spuren der mittelalterlichen Straße „Via de Bossina“ folgen. Damit hätte man eine quer durch das Land laufende Verbindung geschaffen. Wegen der veränderten politischen Situation ist sie jedoch nie gebaut worden, und sie endete mit einem im Jahre 1872 erbauten Teil bis Banja Luka²⁸.

Der Bau einer Eisenbahn war die erste Leistung, die die österreichischen Okkupationsmächte vollbrachten, als sie im Jahre 1878 in das Land einmarschierten. Sie fanden nur wenige Straßen und diese in schlechtem Zustand vor und konnten die Armee am besten mit der Eisenbahn weiter in das Land hinein transportieren, die sie in großer Eile und mit geringstem Aufwand erbaute. Nur eine Schmalspurbahn (0,76 m) konnte in dem gebirgigen Gelände solchen Ansprüchen genügen. Diese Strecke, die von dem slawonischen Netz an der Save bei Brod abzweigte und direkt bis zu der Hauptstadt Sarajevo ging, bestimmte auch das Schicksal des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes²⁹.

Die sogenannte Bosna-Bahn bekam den weiteren Anschluß über Mostar längs des Flusses Neretva (Narenta) bis zu seiner Mündung in die Adria bei Metković, wo ein Hafen entstand. Rechts und links von der Bosna-Bahn wurden von den privaten Bergbau- und Holzgesellschaften mehrere kurze Schmalspurbahnen gebaut, die zu den Bergwerken oder in die dichten Wälder führten. Die wichtigste darunter war die von der „Bosnischen Holzverwertungs AG“³⁰ gebaute 233 km lange Schmalspurbahn Prijedor—Knin. Ihre Aufgabe war es, die Holztransporte aus den bosnischen Wäldern nach Split zu leiten.

Diese Verbindung mit der Adria entstand vollkommen unabhängig von österreichischen Plänen, wonach eine Bahn Sarajevo mit Split verbinden sollte. Die Diskussion darüber wurde bei der Zusammensetzung des sogenannten „Großen Plans“ in den Jahren 1906–1912 geführt, da Ungarn, das in der Bosna-Bahn eine eigene Adria-Strecke sah, die Konkurrenz einer neuen österreichischen Bahn nach Split befürchtete. Mit dem „Großen Plan“ waren die Eisenbahnbauten für den Zeitraum 1914–1920 in Bosnien und Herzegowina festgelegt. Wichtig daran war die Erkenntnis der Monarchie, daß die Schmalspur durch eine normale ersetzt werden mußte. Von den bestehenden 1 000 km Bahnen wollte sie bis 1920 343 km umbauen und weitere 418 km neue Strecken schaffen³¹.

Wegen der Vorbereitungen zur Annexion dieser Gebiete (1908) war aus strategischen Gründen der Bau anderer Bahnen als geplant notwendig geworden. Die strategischen Pläne Österreichs richteten sich gegen die serbische und montenegrinische Grenze, und in dieser Richtung wurden auch Eisenbahnen gebaut. Eine Bahn führte von Sarajevo in Richtung Serbiens, eine aus der Nähe von Metković bis Montenegro. Letztere war zwar keine Küstenstrecke, verband aber gleichzeitig Dubrovnik und Boka Kotorska (die Bucht von Cattaro) mit dem Eisenbahnnetz. Während des ersten Weltkrieges wurde zwischen Sarajevo und der Waldbahn Prijedor-Knin die Verbindung so ergänzt, daß Soldatentransporte hierüber geleitet werden konnten.

In Serbien und den südlichen Gebieten

Serbien, während des 19. Jahrhunderts größtenteils ein Vasallenfürstentum, wurde im Jahre 1878 ein unabhängiges Königreich und außer Montenegro das einzige auf jugoslawischem Gebiet, das die Möglichkeit hatte, eine selbständige Eisenbahnpolitik zu betreiben³².

Seit etwa 1852 sind die Bemühungen Serbiens um eine eigene Eisenbahn bekannt. Da es damals noch von den Entscheidungen der Hohen Pforte abhängig war, mußte es sich den osmanischen Eisenbahnplänen anpassen, die eine Strecke Belgrad—Konstantinopel vorsahen. Obwohl durch diese

Strecke von Belgrad über das Morava-Tal bis Niš (Nisch) gleichzeitig eine magistrale Verbindung des serbischen Landes geschaffen worden wäre, was sogar den serbischen Eisenbahnplänen entsprach, wendeten sich die Serben gegen die fremde Einmischung mit großer Unzufriedenheit. Sie konnten sich über den Bau dieser Bahn so lange nicht einigen, bis es zum serbisch-türkischen Krieg (1876–78) und zu den neuen politischen Ereignissen auf dem Balkan kam. Die endgültige Entscheidung über den serbischen Eisenbahnbau brachte die Berliner Konvention (26.6.1878), nach welcher Österreich-Ungarn, Serbien, die Türkei und Bulgarien zum Bau der Bahnen über Belgrad nach Konstantinopel und Saloniki verpflichtet waren. Damit sollte vom westlichen Europa eine Eisenbahnverbindung nach Asien geschaffen werden.

Ohne Kapital und Erfahrungen stand Serbien vor dem Problem der Finanzierung und Führung des Baues dieser schon seit 26 Jahren diskutierten Strecke. Mit Krediten sowie der Bauausführung von seiten ausländischer Unternehmen gelang es, die Bahn Belgrad–Niš sowie die beiden weiteren Abzweigungen nach Bulgarien (in Richtung Konstantinopel) und nach Mazedonien (in Richtung Saloniki) im Jahre 1888 fertigzustellen³³.

In den folgenden Jahren bis 1908 etwa wurde viel über den Eisenbahnbau und seine Finanzierung diskutiert. Im Jahre 1898 wurde das Gesetz über den Bau von 1 100 km neuer Eisenbahnen, die „alle Städte Serbiens“³⁴ umfassen sollte, verabschiedet. Gleichzeitig kam es auch zur Gründung des Fonds für den Eisenbahnbau aufgrund der fünfprozentigen Einkommensteuern. Eine der Ursachen, daß dieses Gesetz nie realisiert werden konnte, war die Unsicherheit, in welche Serbien durch die Wirtschaftspolitik seiner Nachbarn gebracht worden war. Solange es mit österreichisch-ungarischem Handel rechnen konnte, hatte es auch seine künftigen Eisenbahnen in diesem Sinne geplant. Seitdem aber Österreich-Ungarn gegen Serbien den Zollkrieg (1906) führte, mußte es sich auf die Donau und die Adria orientieren und die Interessen Rußlands berücksichtigen. Der russische Vorschlag betraf eine sog. transbalkanische Strecke von der Donau an der rumänischen Grenze über Niš nach Skadar an der Adria.

Bei solchem Schwanken zwischen verschiedenen Projekten in West-Serbien und in Ost-Serbien kam man am Anfang des 20. Jahrhunderts zu der Überlegung, daß für ein so kapitalarmes und kleines Land wie Serbien eigentlich nur Schmalspurbahnen nach bosnischem Vorbild die beste Lösung wären. Als in Bosnien im Jahre 1903 mit dem Bau einer Schmalspurbahn aus Sarajevo in Richtung Serbien begonnen wurde, baute auch Serbien eine solche Bahn von seiner Morava-Strecke aus der bosnischen Grenze entgegen und war vor Kriegsbeginn etwa 54 km davon entfernt. Neben einigen kurzen Schmalspurbahnen, die wegen der Bergwerke oder naheliegender wichtiger Städte links und rechts der Morava-Strecke gebaut wurden, haben in Nord-Serbien die reichen Städte in der Donauebene Šabac und Požarevac eigene Bahnen erbaut. Während des Balkankrieges gelang es je-

doch, mit dem russischen Projekt anzufangen, so daß bis 1915 von der Donau bis Niš Dreiviertel des Weges überwunden war. Gleich nach der Verkehrsübergabe mußten jedoch die Brücken und Tunnel wegen des bulgarischen Einfalls gesprengt werden.

Mazedonien, das seit 1913 zu Serbien gehörte, erhielt dank des Hafens Saloniki seine Eisenbahnen schon am Ende des 19. Jahrhunderts. Die osmanische Bahn aus Bosnien nach Saloniki wurde gleichzeitig an beiden Seiten angefangen, so daß der Teil von Saloniki über Skopje bis Mitrovica im Jahre 1974 fertig war. Der Anschluß an die serbische Strecke bei Skopje erfolgte im Jahre 1888. Auch Bitola im westlichen Teil wurde mit Saloniki verbunden³⁵.

Während des ersten Weltkrieges wurden im westlichen Mazedonien von der österreichischen Armee zwei Schmalspurbahnen (0,60 m) gebaut. Eine verband Skopje mit Ohrid, die andere mit Bitolj.

Das seit einigen Jahrhunderten unabhängige Montenegro hatte wegen seiner dichten Wälder, hohen Berge und geringen Bevölkerung keine Veranlassung zum Eisenbahnbau gefunden. Erst als König Nikola davon hörte, daß die transbalkanische Strecke im montenegrischen Hafen Bar (Antivari) zur Adria führen würde, ließ er von dort durch eine italienische Gesellschaft eine 43 km lange Schmalspurbahn (0,76 m) bauen; sie konnte jedoch ihren ursprünglichen Zwecken nie dienen³⁶.

II. Die Grundrisse der wirtschaftlichen Lage in Jugoslawien in den Jahren 1919 bis 1939

1. Die verwaltungspolitische Einteilung des Königreiches

Durch die Vereinigung der jugoslawischen Völker im Jahre 1918 und die Gründung des Königreiches SHS (der Serben, Kroaten und Slowenen)³⁷ wurde ein völlig neuer Wirtschaftsraum gebildet. Bei einer Größe von 247 542 qkm verfügte er über 11,607 Mill. Einwohner³⁸. Im Laufe der Zeit wurde er verschiedenen Verwaltungsgliederungen unterworfen.

Zunächst entsprach die Verwaltungsgliederung Jugoslawiens weitgehend den Grenzen der Teilgebiete, aus denen der Staat entstanden war. Es wurden sieben Länder gebildet: Slowenien, Kroatien mit Slawonien, Bosnien und Herzegowina, Dalmatien, Vojvodina, Serbien (Stand 1914) und Montenegro. Schon nach vier Jahren kam es zu einer Verwaltungsreform (28.4.1922), nach der das ganze Land in 33, der Zentralregierung in Belgrad direkt unterstellte Gebiete (Oblasti) eingeteilt wurde. Durch diese zentralistische Neuregelung versuchte man, die Autonomiebestrebungen der nichtserbischen Staatsvölker zu zerschlagen und die nationalen Minderheiten auf serbische Kern- und Mehrheitsgebiete aufzuteilen. Die endgülti-

ge Verwaltungseinteilung erfolgte dann im Jahre 1929 (3. Oktober). Das Königreich Jugoslawien wurde in 9 Banschaften gegliedert. Dadurch sollte die Unübersichtlichkeit und administrative Kostspieligkeit der vielen kleinen Gebiete beseitigt, das zentralistische Prinzip jedoch erhalten werden³⁹.

Die Gliederung in Banschaften ist auch in allen regionalen Untersuchungen der vorliegenden Studie berücksichtigt. Sie wurde nicht nur in allen statistischen Veröffentlichungen aus den Jahren 1919 bis 1939 verwendet⁴⁰, sondern war tatsächlich für Jugoslawien zwischen beiden Kriegen typisch. Die wirtschaftliche und politische Konsolidierung des neu gegründeten Staates ist dann in der zweiten Hälfte dieser zwanzigjährigen Periode so fortgeschritten, daß sich auch die Verwaltungseinteilung dieser Zeit in das Bewußtsein einprägte.

Nur in wenigen Fällen stimmten die Gebiete der Banschaften mit den historischen Teilgebieten überein. Slowenien wurde mit der Drau-Banschaft identisch, Kroatien und Slawonien mit der Save-Banschaft. Bosnien wurde in zwei Teile geteilt: der westliche Teil gehörte zur Vrbas-, der östliche zur Drina-Banschaft; Herzegowina gehörte dagegen westlich von Neretva mit Dalmatien zusammen zu der Küsten-Banschaft und östlich von Neretva mit Montenegro und einem Teil Serbiens zusammen zur Zeta-Banschaft. Aus den schon erwähnten politischen Prinzipien ist Serbien mehrfach geteilt worden. Der nördliche Teil bildete zusammen mit Vojvodina die Donau-Banschaft, in deren Territorium sich auch die Präfektur Groß-Belgrad als selbständige Verwaltungseinheit befand. Der südliche Teil Serbiens gehörte mit Mazedonien in die Vardar-Banschaft, der zentrale Teil Serbiens bildete die Morava-Banschaft.

Tabelle 1

Die Größen der einzelnen Banschaften⁴¹:

	Fläche in qkm	Bevölkerung in 1000*
Drau-Banschaft	15 936	1 038
Drina-Banschaft	29 273	1 354
Donau-Banschaft**	28 160	2 512
Küsten-Banschaft	19 417	786
Morava-Banschaft	25 721	1 212
Save-Banschaft	36 897	2 337
Vardar-Banschaft	39 258	1 386
Vrbas-Banschaft	20 558	829
Zeta-Banschaft	32 322	782
Jugoslawien insges.	247 542	12 236

*nach der Bevölkerungszählung vom 31.1.1921

**einschl. Groß-Belgrad.

2. Das Landverkehrsnetz am Anfang der 20er Jahre

Die Eisenbahndichte

Zur Zeit seiner Vereinigung verfügte Jugoslawien über ein Eisenbahnnetz von insgesamt 9 192 km. Die Verteilung war sehr unterschiedlich: 60 vH aller Eisenbahnen befanden sich im Norden in der Drau-, Save- und Donau-Banschaft, die räumlich ein Drittel Jugoslawiens umfaßten. Bezogen auf die Flächenverhältnisse gab es in der Zeta-, Küsten- und Vardar-Banschaft am wenigsten Eisenbahnen. Das Verhältnis zwischen dem dichten Netz der Donau-Banschaft und dem weitmaschigen in der Zeta-Banschaft betrug 10 : 1.

Obgleich die unterschiedliche Eisenbahndichte ein Ergebnis der unterschiedlichen historischen Entwicklung in den einzelnen Teilen Jugoslawiens war, haben zweifellos auch die Bodenverhältnisse des Landes indirekt den Eisenbahnbau entweder behindert oder beschleunigt. Dies ist ein Gesichtspunkt, der seit jeher auch von Verkehrsexperten in dem Sinne verteidigt wird, daß Jugoslawien durch den großen Anteil der gebirgigen Gebiete (46 vH der Gesamtfläche ist über 500 m hoch)⁴² ein verkehrsfeindliches Land sei⁴³. Mehrere Beispiele haben jedoch gezeigt, daß das entscheidende Moment die Konzentration des Wirtschaftslebens in bestimmten Gebieten und der Mangel an wirtschaftlicher Aktivität in anderen Gebieten war.

Während aus der Dichte des Eisenbahnnetzes — bezogen auf die Fläche der einzelnen Banschaften — ein Bild von der räumlichen Verteilung der Eisenbahnen gewonnen wird, bezieht sich die Dichte des Eisenbahnnetzes pro Kopf der Bevölkerung mehr auf lokale Verhältnisse, da hier auch die Bevölkerungsdichte eine Rolle spielt. In diesem Zusammenhang werden die Unterschiede zwischen den einzelnen Banschaften weniger drastisch: eine überwiegende Zahl von ihnen verfügt über Bahnlinien von 8 km je 10 000 Einwohner. Nach wie vor sind die Verhältnisse in der Küsten-, Zeta-, Morava- und Vardar-Banschaft am schlechtesten.

Die Verschiedenheit des jugoslawischen Eisenbahnnetzes besteht nicht nur in seiner Raumverteilung, sondern auch in seiner Qualität. Es wurde aus vier verschiedenen Spurbreiten zusammengesetzt. Neben der Normalspur (1,43 m) gab es noch drei Schmalspurbreiten und zwar 1 m, 0,76 m und 0,60 m. Die Breite von 0,76 m war unter den Schmalspuren am häufigsten. In der Drina-Banschaft hatte sie einen Anteil von 70 vH, in der Vrbas-Banschaft von 84 vH und in der Zeta-Banschaft von 100 vH. Im Durchschnitt war etwa ein Drittel der jugoslawischen Eisenbahnen zu dieser Zeit schmalspurig.

Die Streckenlänge der Eisenbahnen in Jugoslawien im Jahre 1919 in km; Stand am Jahresanfang

	Gesamt- Länge	darunter: 1,00 m	Schmalspurbahnen 0,76 m	0,60 m	je 100 qkm	je 10 000 Einwohner
Drau-Banschaft	926,1	—	20,8	—	5,8	8,9
Drina-Banschaft	1 109,4	—	811,7	—	3,8	8,2
Donau-Banschaft	2 232,8	—	110,4	10,0	7,9	8,9
Küsten-Banschaft	323,5	—	240,6	—	1,7	4,1
Morava-Banschaft	717,4	—	261,5	62,6	2,8	5,9
Save-Banschaft	2 078,0	182,5	20,0	—	5,6	8,9
Vardar-Banschaft	874,3	—	—	414,9	2,2	6,3
Vrbas-Banschaft	679,2	—	567,5	—	3,3	8,2
Zeta-Banschaft	251,2	—	249,6	—	0,8	3,2
Jugoslawien, insg.	9 191,9	182,5	2 282,1	487,5	3,7	7,5

Quelle: Eigene Berechnung aufgrund der Daten in Statistički godišnjak, 1929, S. 194, 195

Die Eisenbahnverbindungen

Durch die Schaffung eines neuen Wirtschaftsraumes tauchte nicht nur das Problem des ungleichen Eisenbahnnetzes auf, sondern viel intensiver das Problem der Eisenbahnverbindungen im Zusammenhang mit neuer wirtschaftspolitischer Orientierung.

Einerseits ging es um die Lücken in den Verbindungen im Inneren des Landes, und andererseits blieb Jugoslawien nach der Festlegung der Grenzen gegenüber der adriatischen Küste verkehrsmäßig fast völlig abgeschlossen.

Im Inneren des Landes traten folgende Erschwernisse auf:

Durchbrechung des Eisenbahnnetzes durch die neuen Grenzen;

Mangel an Verbindungen zwischen einzelnen nebeneinander liegenden Gebieten;

Verkehrsisolierung ganzer Gebiete.

Durch die neuen Grenzen wurde vor allem das südungarische Eisenbahnnetz an mehreren Stellen unterbrochen, so daß die Bahnen in bestimmten Grenzgebieten nicht mehr funktionsfähig waren. Ihre Anschlüsse waren jetzt auf fremden Gebieten. Das war z.B. im Banat in der Donau-Banschaft der Fall, wo die Strecken mehrmals durch die Grenze mit Rumänien durchbrochen wurden. Deshalb mußten einige von ihnen stillgelegt werden, insgesamt jedoch nicht mehr als 35 km.

Die Abhängigkeit und Verbundenheit mit dem ungarischen bzw. österreichischen Netz kam in dem ganzen nördlichen Teil zum Ausdruck, da die Bahnen nicht nach Süden in das Innere des Landes, sondern in nördlicher Richtung nach Österreich und Ungarn führten. Im übrigen Teil Jugoslawiens war durch die überwiegende Nord-Süd-Richtung der Mangel an West-Ost-Verbindungen fühlbar. So hatte das bosnische Eisenbahnnetz keine Verbindung mit dem serbischen, und auch das slowenische besaß nur wenige mit dem kroatischen. Sogar in der Donau-Banschaft, wo das Eisenbahnnetz am dichtesten war, gab es nur eine Militärbrücke über die Theiss.

Verkehrsmäßig vollkommen isoliert gegenüber dem Hinterland blieben Montenegro sowie die weiteren Gebiete der Zeta-Banschaft.

Nach den Grenzvereinbarungen mit Italien⁴⁴ fing die adriatische Küste Jugoslawiens erst südlich von Fiume an, da Fiume als Freistadt indirekt zu Italien gehörte. Auch der dalmatinische Hafen Zara wurde Italien zugesprochen. Danach verfügte Jugoslawien über eine Küste von 1 590 km Länge, die etwa 45 vH ihrer gesamten Grenze entsprach. Durch den Verlust von Triest, Fiume und der Halbinsel Istrien mit Pola sind die jugoslawi-

schen Eisenbahnverbindungen mit diesen Städten (Österreich baute im Jahre 1876 auch eine Eisenbahn nach Pola) bedeutungslos geworden. Die jugoslawischen Häfen, welche vom Hinterland mit einer Eisenbahn erreicht werden konnten, waren jetzt Sušak, Šibenik, Split und Dubrovnik. Der größte darunter war Split mit 25 045 Einwohnern. Es folgten Sušak mit 13 239, Šibenik mit 12 588 und Dubrovnik mit 8 244 Einwohnern⁴⁵.

Durch die Abtrennung Fiumes wurde der auf jugoslawischer Seite verbliebene Vorort Sušak begünstigt, da er jetzt die Rolle eines jugoslawischen Hafens an der Nord-Adria übernahm. Eine Abzweigung von der Zagreb–Fiume-Linie war bereits seit 1900 vorhanden, so daß slowenische und kroatische Seetransporte hierüber geleitet werden konnten. Für die Draubanschaft bedeutete das einen Umweg über Zagreb und Karlovac.

Die Häfen Šibenik und Split konnten den kroatischen und bosnischen Verkehr übernehmen, aber das nur in begrenztem Umfang, da die schmalspurige Waldstrecke durch die bosnischen Berge keine größere Belastung tragen konnte. Die beiden Häfen waren nur auf großen Umwegen und nach zweimaligem Umladen von der Normal- auf die Schmalspur und umgekehrt erreichbar.

Dieselbe Position hatte auch Dubrovnik, da es nur von Bosnien und Herzegowina über die Schmalspurbahn erreicht werden konnte, von dem ganzen östlichen Teil Jugoslawiens aber wieder nur nach großen Umwegen über Belgrad, Brod und Sarajevo. Für kleinere Transporte konnte auch der etwa 15 km von der adriatischen Küste entfernte Ort Metković am Fluß Neretva dienen, der unter denselben Umständen wie Dubrovnik zu erreichen war.

Hinsichtlich ihrer Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterland hatten diese Häfen sehr begrenzte Einzugsbereiche: Nach Sušak gravitierten Drau-, Save- und der westliche Teil der Donau-Banschaft; der Einzugsbereich der Häfen Šibenik und Split war mit der Vrba-Banschaft und dem größten Teil der Küsten-Banschaft abgegrenzt. Der östliche Teil der Küsten-Banschaft sowie Drina- und ein Teil der Zeta-Banschaft gravitierten über die Bosna-Bahn nach Dubrovnik. In Zahlen sah die Einteilung wie folgt aus:

Tabelle 3

	in qkm	in vH der jugoslawischen Gesamtfläche
Sušak	78 268	31,7
Šibenik und Split	33 656	13,8
Dubrovnik (und Metković)	48 257	19,9
Insgesamt	160 181	65,4

Die Widersprüche zwischen der Größe der Häfen und der Größe ihres mit der Eisenbahn erreichbaren Hinterlandes sind aus dieser Übersicht ersichtlich. Der unmittelbare Einzugsbereich von Split, des größten jugoslawischen Hafens, war nur halb so groß wie derjenige von Sušak und auch geringer als der Dubrovniks.

Die östlichen Teile der Donau- und Zeta-Banschaft sowie der Morawa- und Vadar-Banschaft hatten mit dem adriatischen Meer keine direkte Eisenbahnverbindung. Durch die Linienführung ihrer Bahnen gravitierten sie zum griechischen Hafen Saloniki. Da es für mehr als ein Drittel des Landes um den Zugang zum Meer ging, hatte die Regierung die alten serbischen Bemühungen um die Schaffung einer Freihafenzone in Saloniki fortsetzen müssen.

Das Straßennetz

Die Angaben über die Länge des Straßennetzes, über welches Jugoslawien zur Zeit seiner Entstehung verfügte, sind nur schätzungsweise zu gewinnen. Anhand einiger amtlicher Daten läßt sich für das Jahr 1920 eine Länge von 37 619 km Straßen errechnen (vgl. hierzu Tabelle 4). Damit werden alle Straßen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, erfaßt, ohne daß ihre Qualität berücksichtigt wäre. Die Straßendichte ist, nach Landesteilen (Banschaften) betrachtet, viel gleichmäßiger, als das bei der Eisenbahndichte der Fall war⁴⁶.

Tabelle 4

Die Straßenlänge in Jugoslawien im Jahre 1920 in km, Stand am Jahresende

	Gesamt- länge	darunter: Staats- straßen	je 100 qkm	je 10 000 Einwohner
Drau-Banschaft	3 563	492	22,4	3,4
Drina-Banschaft	4 409	1 367	15,9	3,3
Donau-Banschaft	5 562	812	17,6	2,2
Küsten-Banschaft	2 103	847	10,7	2,7
Morava-Banschaft	3 862	935	15,0	3,2
Save-Banschaft	7 450	1 378	16,5	3,2
Vardar-Banschaft	4 200	1 352	11,4	3,1
Vrba-Banschaft	2 465	829	13,1	2,8
Zeta-Banschaft	4 005	1 686	13,0	5,1
Jugoslawien, insg.	37 619	9 698	15,1	3,1

Quelle: Eigene Berechnung, z.T. Schätzung, aufgrund der Daten im Statistički godišnjak, 1929, S. 184, 185.

Das dichteste Straßennetz bestand im Norden Jugoslawiens — die höchste Zahl der Straßenkilometer je 100 qkm Fläche weisen die Drau-, Save- und Donau-Banschaften aus — und nahm in Richtung Süden leicht ab. Im extremen Fall ergibt sich, daß in der Drau-Banschaft im Norden das Straßennetz doppelt so dicht war wie in der Vardar-Banschaft im Süden. Im überwiegenden Teil Jugoslawiens war die Dichte des Straßennetzes bis zu dieser Zeit unter natürlichen Bedingungen und Bedürfnissen gestaltet worden, auf das die Bodenverhältnisse, die Bevölkerungsdichte und das Vorhandensein anderer Verkehrswege einwirkten. Nur in wenigen Fällen entstand es aus einer gewissen wirtschaftlichen Aktivität heraus. Im Falle der Drau- und Vardar-Banschaften zeigt sich ein Beispiel des unterschiedlichen Grades der wirtschaftlichen Aktivität in dem einen bzw. anderen Gebiet. Dagegen ist ein doppelt so dichtes Straßennetz je Einwohnerzahl in der Zeta-Banschaft gegenüber demjenigen in der Donau-Banschaft das Ergebnis der unterschiedlich vorhandenen anderen Verkehrswege: In der Donau-Banschaft sind gleichzeitig mit ihrer Besiedlung außer Straßen auch Kanäle gebaut worden und bald danach ein dichtes Eisenbahnnetz, während in der Zeta-Banschaft die Straße der einzige Verkehrsweg war. Solche Einflüsse lassen sich auch für andere Landesteile feststellen, wobei der eine oder andere dann überwog.

Verkehrswirtschaftlich gesehen hat die Zahl der Straßen weniger Aussagekraft als ihre Ausbaustufe. Ob und wieviele Straßen in Jugoslawien zu Anfang der 20er Jahre gepflastert oder wenigstens geschottert waren, ist nicht bekannt. Mit Sicherheit läßt sich behaupten, daß so gut wie keine Straßen gepflastert waren. Rund ein Viertel der Straßen dürfte aber geschottert gewesen sein⁴⁷. Qualitätsmäßig bessere Straßen befanden sich zweifellos im Norden, wo sie am besten gebaut und unterhalten waren. Nach Berichten von Zeitgenossen befanden sich die Straßen in den übrigen Gebieten Jugoslawiens in sehr schlechtem Zustand⁴⁸.

Die Annahme, daß etwa ein Viertel aller öffentlichen Straßen geschottert gewesen sein dürfte, läßt sich auch aus der Länge der „Staatsstraßen“ nur mit Unsicherheit entnehmen. Obwohl anzunehmen ist, daß „Staatsstraßen“ besser befestigt sein würden, ist es andererseits evident, daß die Klassifizierung des Straßennetzes (die Einteilung auf Staats- und Selbstverwaltungsstraßen, Banschaftsstraßen der I. und II. Ordnung, Gemeindestraßen) aus fiskalen Gründen erfolgt. Die Staatsstraßen hatten noch eine zusätzliche Aufgabe: Sie sollten als Durchfahrtsstraßen die fehlenden Eisenbahnen ersetzen. So war es kein Zufall, daß der Anteil der „Staatsstraßen“ in der Drau-, Save- und Donau-Banschaft niedrig war, viel höher aber dagegen in Banschaften wie Vrbas, Vardar, Küsten und Zeta, d.h. dort, wo die Eisenbahndichte und auch die Steuerfähigkeit niedriger waren, so daß der Staat mehr Straßen in eigene Kompetenz übernehmen mußte.

3. Die regionale Wirtschaftsstruktur

Um ein Bild von der Wirtschaftsstruktur Jugoslawiens zwischen den beiden Kriegen zu gewinnen, stehen nur wenige Angaben zur Verfügung. Sie ermöglichen es trotzdem, unterschiedliche Stufen der wirtschaftlichen Entwicklung, potentielle Transportströme und Verkehrsbedürfnisse einzelner Landesteile festzustellen. Die regionale Betrachtung stützt sich, wie bereits erwähnt, auf die verwaltungspolitische Einteilung Jugoslawiens nach dem Jahre 1929, d.h. daß bei der Definition einer Region hier ein administratives Kriterium zu berücksichtigen ist. Einzelne Banschaften können ihrer historischen Entwicklung, ihren Bodenverhältnissen und den Bedingungen der Bewirtschaftung nach, jede für sich genug homogen, als Region bezeichnet und betrachtet werden⁴⁹.

Die Bevölkersaggglomeration

Ein wichtiger Faktor, der bei der Beurteilung eines Verkehrsnetzes mitentscheidet, ist die Agglomeration der Bevölkerung in den einzelnen Landesteilen. Damit wird zwar keine Untergliederung in Stadt- und Landbevölkerung geschaffen, jedoch bekommt man eine Vorstellung davon, wo sich das Leben überwiegend konzentriert. Die Agglomeration der Bevölkerung wirkt auf die Gestaltung des Verkehrsnetzes in dem Sinne, daß ein engmaschiges Straßennetz der Siedlung in kleineren Orten entspricht, und daß für Gebiete, wo größere Orte überwiegen, ein dichtes Eisenbahnnetz typisch ist. Diese recht einfache Voraussetzung kann jedoch nur als Arbeitshypothese gelten.

Für das Jugoslawien am Anfang der 20er Jahre ist eine überwiegende Agglomeration der Bevölkerung in den Orten unter 5 000 Einwohner typisch. Von allen 458 nach der Bevölkerungszählung 1921 erfassten Orten hatten 347 (76 vH) eine solche Größe. Ihr Anteil war in der Drau-, Küsten-, Morawa- und Vardar-Banschaft sogar noch höher. In der Drau-Banschaft betrug er 93 vH. In größeren Orten lebten die Bewohner der Donau-, Drina- und Save-Banschaft. Die Bevölkerungsverteilung hing in erster Linie von den Bodenverhältnissen ab. Größere Orte bildeten sich vorwiegend in den Ebenen, während die Menschen in den Bergen in kleineren Siedlungen lebten (vgl. hierzu Tabelle 5).

So ergaben sich die regionalen Bedürfnisse nach einem bestimmten Verkehrsnetz. Ein dichtes Straßennetz und magistrale Eisenbahnlinien waren für die Drau-, Küsten-, Morawa- und Vardar-Banschaften geeignet, während z.B. in den Donau-, Drina- und Save-Banschaften ein engmaschiges Eisenbahnnetz den Bedürfnissen entsprach.

Dieser Zusammenhang gründet sich auf lokale Verhältnisse. Er wird durch überregionale Transportströme zwar beeinträchtigt, bildet aber einen Anhaltspunkt für den Vergleich zwischen Wirtschaftsstruktur und Verkehrsinfrastruktur dieses Landes.

Die Regionale Struktur der Beschäftigung

Daten über die regionale Beschäftigungsstruktur Jugoslawiens zwischen den beiden Kriegen ermöglichen es, indirekt Vorstellungen über die unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklung einzelner Regionen zu gewinnen. Sie sind der Bevölkerungszählung vom 31.3.1931 entnommen worden.

Tabelle 5

Regionale Bevölkerungsagglomeration 1921

	Größenordnungen der Orte in Einwohnern				insgesamt
	bis 5 000	bis 10 000	bis 50 000	über 50 000	
Drau-Banschaft	54	1	2	1	58
Drina-Banschaft	29	6	5	1	41
Donau-Banschaft	51	18	15	2	86
Küsten-Banschaft	30	2	3	—	35
Morava-Banschaft	56	6	2	—	64
Save-Banschaft	44	11	5	1	61
Vardar-Banschaft	45	6	11	—	52
Vrbas-Banschaft	(8)	3	1	—	(12)
Zeta-Banschaft	30	6	3	—	39
Jugoslawien, insg.	347	59	47	5	458
Anteil in vH	76	13	10	1	100

() unvollständig erfaßt.

Quelle: Statistički Godišnjak 1929, S. 58, 59, 60.

Danach waren von rund 14 Mill. Einwohnern 6,7 Mill. (50 vH) beschäftigt⁵⁰. Davon war ein Drittel (76 vH) in der Landwirtschaft tätig, was den starken agrarischen Charakter des Landes bestätigt. Nur 11 vH der Beschäftigten arbeiteten in der Industrie und im Handwerk, während der Rest in Handel, öffentlichen Diensten und sonstigen Bereichen zu finden war.

Den höchsten Anteil der in Industrie und Handwerk Tätigen hatten die Drau- und Donau-Banschaften. Letztere wurde durch die Einbeziehung Belgrads, wo Industrie, Handel und öffentliche Dienste konzentriert waren, begünstigt. Eine günstige Beschäftigungsstruktur hatte auch die Save-Banschaft, die nicht nur eine hohe Erwerbsquote, sondern auch einen knapp unter dem Durchschnitt liegenden Anteil der in der Landwirtschaft Tätigen und einen verhältnismäßig hohen Prozentsatz der in der Industrie, in Handwerk und im Handel beschäftigten Personen aufwies.

Die Unterschiede in den Beschäftigungsstrukturen der übrigen Banschaften lassen sich weniger klar bestimmen. Ein sehr hoher Anteil der in der Land-

wirtschaft tätigen Personen gegenüber einem sehr niedrigen Prozent der Beschäftigten in der Industrie und Handwerk war für diese Regionen typisch. Der hohe Anteil der in den Vardar- und Zeta-Banschaften stationierten Armee begünstigte die Beschäftigtenstruktur dieser beiden Regionen, so daß sich der aufgewiesene Anteil der in der Landwirtschaft Tätigen unter den realen Verhältnissen befinden dürfte. Der Zahl der in der Industrie und Handwerk beschäftigten Personen nach läßt sich jedoch behaupten, daß die Vardar-, Drina- und Morava-Banschaft über eine günstigere Struktur der Beschäftigung als die Zeta-, Vrbas- und Küsten-Banschaft verfügten (vgl. Tabelle 6).

Regionale Struktur der Beschäftigung

Stand am 31.3.1931

	Zahl der Beschäftigten	Land- und Forstwirtschaft	Industrie u. Handwerk	Anteil der Beschäftigten in vH			Erwerbs- quote
				Handel, Kredit u. Verk.wesen	Öffentl. Dienste, Armee	Sonstige	
Drau-Banschaft	616 070	60,6	21,1	5,7	4,9	7,7	53,8
Drina-Banschaft	665 665	81,8	7,7	3,5	4,0	3,0	43,3
Donau-Banschaft	1 342 165	66,4	15,1	6,0	6,4	6,1	50,1
Küsten-Banschaft	431 732	84,6	5,8	2,9	3,9	2,8	47,8
Morava-Banschaft	698 546	85,9	7,1	1,9	2,9	2,2	48,6
Save-Banschaft	1 383 905	75,3	11,6	4,4	4,0	4,7	51,1
Vardar-Banschaft	661 706	79,4	8,2	3,2	5,6	3,6	42,0
Vrbas-Banschaft	449 716	89,4	4,8	2,4	2,0	1,4	43,4
Zeta-Banschaft	443 110	83,0	5,3	3,0	5,2	3,5	46,2
Jugoslawien, insg.	6 682 615	76,3	10,7	4,2	4,5	4,3	50,0

Quelle: Statistički godišnjak 1937, S. 18—61.

Die regionale Struktur der Hauptwirtschaftszweige

Ein ergänzendes Bild der unterschiedlichen Regionalstruktur Jugoslawiens stellen einige Kennziffern über die Landwirtschaft, den Bergbau und die Industrie dar. Durch die Agglomeration der Bevölkerung und die regionale Verteilung dieser Wirtschaftszweige werden die potentiellen Transportströme bestimmt.

Die Landwirtschaft war, wie bereits gezeigt, die am meisten verbreitete Wirtschaftstätigkeit. Von der gesamten Fläche Jugoslawiens war Ende der 20er Jahre ein Drittel Ackerfläche, und ein Drittel wurde von Wäldern bedeckt. Über den größten Anteil der Ackerfläche verfügte die Donau-Banschaft mit 70 vH. Um 30 vH lag dieser Anteil in den Save-, Drina- und Vrbas-Banschaften und auf die Morava- und Vardar-Banschaften entfielen 22 bzw. 26 vH. Die geringste Ackerfläche, unter 20 vH, wiesen die Drau-, Küsten- und Zeta-Banschaften auf.

Die Drau- und Vrbas-Banschaften waren am dichtesten mit Wäldern bedeckt (rund 45 vH der Gesamtfläche), während in anderen Regionen die Wälder etwa ein Drittel der Fläche ausmachten. Die einzige Ausnahme bildete die Donau-Banschaft, wo sich nur über 5 vH der Gesamtfläche Wälder erstreckten.

Landwirtschaft wurde überwiegend in kleineren Wirtschaften mit einer Größe von weniger als 5 Hektar betrieben. Im Gesamtdurchschnitt entsprachen etwa zwei Drittel aller Betriebe dieser Größe. Die regionale Struktur zeigte dabei eine recht unregelmäßige Streuung. Die größte Anzahl Kleinhöfe hatte die Küsten-Banschaft, und auch in den Save- und Vardar-Banschaften betrug ihre Zahl über 70 vH. Die größeren Landwirtschaftsbetriebe überwogen in der Drau-Banschaft (vgl. Tabelle 7).

Auf den größten Teil der Ackerfläche (Gesamtdurchschnitt 81 vH) wurde Getreide erzeugt. Der Rest entfiel in kleineren Mengen auf verschiedene andere Pflanzensorten. Am größten war die Weizen- und Maiserzeugung. Die Ernte von 1929 in Höhe von 2,6 Mill. Tonnen Weizen und 4,1 Mill. Tonnen Mais bedeutete einen beträchtlichen Produktionsüberschuß und läßt wegen ihrer unterschiedlichen regionalen Verteilung auf gewisse Transportströme schließen. Die größten Mengen Weizen und Mais wurden in der Donau-Banschaft erzeugt. Die weiteren wichtigen Lieferanten dieser Getreidesorten waren die Save- und Drina-Banschaften.

Die Viehzucht war dagegen in den Gebieten der Zeta-, Vardar- und Küsten-Banschaften am verbreitetsten, wobei der Bestand an Schafen und Ziegen gegenüber Rindern und Schweinen überwog. Die Zeta Banschaft verfügte als einzige Ausnahme mit 38 Rindern je 100 Einwohner über den höchsten Rindviehbestand vor den Drau- und Vrbas-Banschaften. Der Schweinebestand war in der Donau-Banschaft am höchsten.

Tabelle 7

Die Kennziffern der regionalen Wirtschaftsstruktur 1929

Banschaften/ Einheit	Drau	Drina	Donau	Küsten	Morava	Save	Vardar	Vrbas	Zeta	Jugosl. insges.
<u>Landwirtschaft</u>										
Ackerfläche in vH der Gesamtfläche	18	31	70	14	26	30	22	35	8	29
Waldfläche in vH der Gesamtfläche	44	35	5	32	25	35	30	47	34	31
<u>Struktur der Höfe</u> in vH ¹⁾										
Größe bis 5 ha	58	64	63	88	64	76	71	62	64	67
6 ha bis 20 ha	34	33	33	12	34	23	28	36	32	30
über 20 ha	8	3	4	0	2	1	1	2	4	3
Weizenerzeugung in 1000 t	66,9	335,6	1254,5	46,0	181,2	379,2	151,3	134,7	36,0	2585,4
Maiserzeugung in 1000 t	62,8	593,9	1776,1	71,7	428,0	669,4	151,8	319,6	74,4	4147,7
Rinderbestand je 100 Einwohner	35	28	18	21	22	31	30	36	38	27
Schweinebestand je 100 Einwohner	26	21	34	8	17	23	8	16	6	20
<u>Bergbau</u>										
Kohlenerzeugung in 1000 t	2284	1040	263	374	1001	504	16	163	5	5651
Erzenerzeugung in 1000 t	108	3386	5	107	448	1555	49	339	1	6089
<u>Industrie</u>										
Zahl der ind. Unternehmen	550	524	(816)	159	.	1175	115	75	30	3556
darunter: Zahl der Aktiengesellsch.	33	13	92	1	4	98	4	2	—	247
Höhe ihrer Bilanz- rechnungen in 1000 Dinars	938397	288961	1709825	9979	227948	1735170	26471	73586	—	5010337

() unvollständig erfaßt.

1) Stand am 31.3.1931.

Quelle: Statistički godišnjak 1929, S. 136–143, 157, 174, 175, 178, 179; 1937, S. 98.

Einen wichtigen Produktionszweig stellte der Bergbau dar. Die meiste Kohle wurde in der Drau-Banschaft (im Jahre 1929) mit jährlich über 2 Mill. Tonnen gefördert – die Hälfte der gesamten jugoslawischen Produktion. Rund 1 Mill. Tonnen produzierten die Drina- und Morava-Banschaften. Die Hälfte aller jugoslawischen Erze wurde in den Bergwerken der Drina-Banschaft gefördert. Sie lieferte jährlich 3,4 Mill. Tonnen. Einige größere Erzgruben befanden sich auch in den Save- und Morava-Banschaften. In den übrigen Landesteilen war die Erzförderung mengenmäßig weniger bedeutend. Die Zusammensetzung der jugoslawischen Erzerzeugung war sehr vielartig, es überwogen jedoch Eisen-, Blei- und Kupfererze.

Besonders schwierig ist es, aus den verfügbaren Daten die Bedeutung der Industrie im beobachteten Zeitraum festzustellen. Über die Größe der industriellen Produktion stehen keine Angaben zur Verfügung. Nach der Zahl der industriellen Unternehmen, die Zahl der Aktiengesellschaften und der Höhe ihrer jährlichen Bilanzrechnungen (vgl. Tabelle 7) läßt sich schließen, daß die höchste Aktivität in den Donau-, Save- und Drau-Banschaften bestand. Wesentlich geringer war sie in den Drina- und Morava-Banschaften und fast unbedeutend in den übrigen Landesteilen.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die am meisten entwickelten Landesteile die Drau-, Donau- und Save-Banschaften waren. Als die rückständigsten können die Zeta-, Klüsten-, Vrbas- und Vardar-Banschaften betrachtet werden, während die Morava- und Drina-Banschaften den Platz in der Mitte einnahmen.

4. Die finanziellen Verhältnisse

Der niedrigen Stufe der Wirtschaftsentwicklung entsprachen auch die schlechten finanziellen Verhältnisse in dem neuen Staat. Einerseits eine ungenügende Aktivierung der inländischen Ressourcen und andererseits ein schlecht entwickeltes Kreditsystem waren für solche Situation typisch. Daneben löste die Gründung des neuen staatlichen Gebietes d.h. die Gründung eines neuen einheitlichen Marktes inflationistisch wirkende Prozesse aus, die die finanzielle Lage noch verschärften.

Die staatlichen finanziellen Mittel, von welchen auch der Eisenbahn- und Straßenbau abhängig waren, konnten nur im beschränkten Umfang sichergestellt werden. Die Investitionsfähigkeit des Staates stand ebenfalls unter dem Einfluß der konjunkturellen Schwankungen im In- und Ausland und hing von der Höhe des Staatshaushaltes und der Haushalte der Banschaften und Gemeinden ab. Die Einnahmen des Staates wurden durch die schwache Fähigkeit der Steuerzahler begrenzt. In den Höhen der Haushalte der Verwaltungskörperschaften, von welchen der Bau der Infrastruktur auch teilweise abhing, waren die großen regionalen Unterschiede fühlbar.

Die Konjunkturschwankungen

Die Schwankungen der wirtschaftlichen Konjunktur sind in dieser 20jährigen Periode mit zwei Ereignissen verbunden: Erstens mit der Schaffung eines neuen einheitlichen Wirtschaftsgebietes und zweitens mit der Wirkung der Weltwirtschaftskrise 1929.

Bei der Bildung eines einheitlichen Marktes und einer einheitlichen Währung kam es in den Anfangsjahren zu starken Inflationserscheinungen. Bis zum Jahre 1920 war in ehemaligen österreichischen Gebieten Jugoslawiens noch die österreichische Krone im Umlauf, die in Österreich selbst durch die große Umlaufmenge bereits an Wert verloren hatte. Die von dort illegal eingeführten Kronen konnten in Jugoslawien mit Gewinn verkauft werden. Als die Kronen im Jahre 1920 offiziell gegen den jugoslawischen Dinar im Verhältnis 4 : 1 umgetauscht wurden, gab es bereits große Störungen im Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Geldmengen⁵¹. Die Inflation hielt bis zum Jahre 1925 an. Seitdem war eine gewisse Stabilisierung des Dinars und der Wirtschaftslage überhaupt zu verzeichnen. Zur Normalisierung des Wirtschaftslebens hat unter anderem auch der sich gut entwickelnde Außenhandel beigetragen. Das Land war schon bald nach Kriegsende in der Lage, landwirtschaftliche Erzeugnisse nach Österreich, Italien, Deutschland und der Tschechoslowakei zu liefern. Zwar waren zu Beginn die Bedürfnisse des neuen Staates nach der Einfuhr von Erzeugnissen der Metallurgie, des Maschinenbaus und der Chemie sehr groß, die Außenhandelsbilanz konnte jedoch seit 1924 aktiv bleiben.

Der Sturz der Weltagrarpreise im Jahre 1929 traf ein Agrarland wie Jugoslawien, dessen Ausfuhr zu 80 vH aus landwirtschaftlichen Produkten bestand, schwer. Die Weltwirtschaftskrise wurde sogleich auf dem jugoslawischen Binnenmarkt fühlbar, wo die Großhandelspreise stark sanken. Der Tiefpunkt wurde im Jahre 1934 erreicht, als der Preisindex gegenüber 1929 (= 100) 62 betrug⁵².

Im Jahre 1935, als sich die Preisverhältnisse langsam normalisierten und die Schäden der Kriege überwunden waren, begann eine neue Stabilisierungsperiode. Eine relativ günstige Wirtschaftslage hielt bis zum Anfang des zweiten Weltkrieges an.

Der Haushalt des Staates und der Selbstverwaltungskörperschaften

Der Staatshaushalt konnte erst seit dem Budgetjahr 1924/25 regelmäßig vom Parlament verabschiedet werden. Seine Höhe betrug jährlich 10,5 bis 11,5 Mrd. Dinar. Im Jahre 1930/31, als die letzten progressiven Impulse vor der Krise noch wirksam waren, lag er mit 12,5 Mrd. Dinar am höchsten. Schon im Budgetjahr 1932/33 sank er auf 9 Mrd. Dinar und blieb auf

diesem Niveau laut den verfügbaren Angaben bis zum Jahre 1937⁵³. Ungefähr die Hälfte der Einnahmen des Staatshaushalts kam aus der Wirtschaftstätigkeit des Staates selbst: von den staatlichen Monopolen etwa 10 vH und von den staatlichen Wirtschaftsunternehmen etwa 40 vH. Die andere Hälfte stammte aus direkten und indirekten Steuern. Die Höhe der einen sowie der anderen Einnahmen war stark von konjunkturellen Schwankungen abhängig.

Die Ausgaben des Staatshaushalts wiesen 18 Posten aus. Am meisten wurde für die Armee, für Verkehr, Staatsschulden und Rentenzahlungen ausgegeben. Der Eisenbahn- und Straßenbau gehörte unter die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums bzw. des Ministeriums für öffentliche Bauarbeiten. Das Verkehrsministerium bekam für die Deckung seiner Bedürfnisse 20 vH aller jährlichen Budgetausgaben und das Ministerium für öffentliche Bauarbeiten 1 bis 2 vH⁵⁴.

Die Selbstverwaltungsfinanzen (Haushalte der Banschaften und Gemeinden) erreichten im Jahre 1929 mit 3,2 Mrd. Dinar ihren höchsten Stand. Darunter betrugen die Haushalte der Banschaften insgesamt rd. 700 Mill. Dinar. In den einzelnen Banschaften war die Steuerfähigkeit sehr unterschiedlich, so daß auch die Höhe der Haushalte variierte: in der Drau-, Save- und Donau-Banschaft über 100 Mill. Dinar, in der Drina- und Morava-Banschaft zwischen 50 und 60 Mill. Dinar und in der Küsten-, Zeta-, Vrbas- und Vardar-Banschaft zwischen 30 und 40 Mill. Dinar⁵⁵. Aus den Selbstverwaltungsmitteln wurde unter anderem auch teilweise der Bau der für die einzelne Banschaft wichtigen Straßen gedeckt. Die unterschiedlichen Höhen der Haushalte der Banschaften zeigen deutlich, wie viel geringer dabei die Finanzierungsmöglichkeiten der weniger entwickelten Regionen waren⁵⁶.

B. Der jugoslawische Eisenbahn- und Straßenbau

zwischen 1919 und 1939

I. Die wirtschaftspolitischen Aspekte des Eisenbahnbaus

Die Untersuchung des Eisenbahnbaus in den Jahren 1919–1939 stützt sich auf die jährlichen Investitionsaufwendungen. Die Erfassung der Investitionen ist durch die verfügbaren Quellen bedingt und den Umständen dieses Zeitraums angepaßt. So schien es z.B. nicht zweckmäßig, die für die Eisenbahn-Infrastruktur investierten Mittel in Netto- und Reinvestitionen zu gliedern. Solche Unterteilung ist für den untersuchten Zeitraum wenig sinnvoll, da es um eine Epoche des Baus neuer Strecken, nicht aber um

Verbesserung und Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes ging. Eine Modernisierung des Netzes, vor allem eine Elektrifizierung, hat kaum stattgefunden, so daß ihr keine besondere Aufmerksamkeit zugewendet wird. Der Schwerpunkt lag auf dem Bau neuer Bahnen.

In dieser Untersuchung beziehen sich die Ausgaben, die für den Streckenbau jährlich in den Abschlußrechnungen des jugoslawischen Verkehrsministeriums ausgewiesen wurden, auf alle Baukosten bis zur Verkehrsübergabe. Neben den Ausgaben für den Unter- und Oberbau gehörten dazu noch solche für verschiedene Anlagen, die für den Betrieb einer Strecke notwendig waren. Bei dem damaligen Stand der technischen Entwicklung waren diese Kosten sehr niedrig⁵⁷. Die Baukosten für Bahnhöfe und Werkstätten sind nicht in allen Fällen in den gesamten Investitionen mit enthalten. Sie wurden in mehreren Fällen von dem staatlichen Eisenbahnunternehmen oder der betreffenden Gemeinde getragen.

Die Investitionsausgaben wurden wegen ihrer Verbindung mit der Genehmigung des Staatshaushaltes vom 1. Juli bis zum 30. Juni des folgenden Jahres in den erwähnten Abschlußrechnungen ausgewiesen. Deswegen beziehen sich auch die in dieser Studie verwendeten jährlichen Investitionssummen auf das Budget- und nicht auf das Kalenderjahr⁵⁸.

Um feststellen zu können, welche Motive im Laufe des beobachteten Zeitraums auf die Entscheidungen über den Bau einzelner Bahnen mitgewirkt haben bzw. welche grundsätzlichen Richtlinien in der damaligen wirtschaftspolitischen Lage in der Politik des Eisenbahnbaus verfolgt wurden, wurden einzelne Bahnen nach den gemeinsamen Aspekten, die für ihren Bau entscheidend waren, gruppiert. Es ergab sich daraus eine zeitliche Reihenfolge folgender Gesichtspunkte:

1. Die wegen der Entstehung des neuen wirtschaftspolitischen Raumes notwendige Verbindung der Landesteile,
2. die Streckenbauten aus nationalpolitischen Gründen,
3. die Streckenbauten aus wirtschaftlichen Gründen im engeren Sinne,
4. Ergänzungen des Netzes und Ersetzung der Schmalspurbahnen.

1. Der Eisenbahnbau in den ersten Nachkriegsjahren

Bis in die Mitte der 20er Jahre ist die Aufstellung eines neuen, den Bedürfnissen des Landes entsprechenden Konzepts über den künftigen Eisenbahnbau durch zwei Umstände behindert worden. Einmal erforderte die Beseitigung der Kriegsschäden Zeit und Mittel, zum anderen wirkten die vor dem Kriege angefangenen und nicht fertiggebaute Strecken hemmend.

Die Schäden des ersten Weltkrieges waren am stärksten in Serbien und Mazedonien fühlbar. Beim Rückzug der österreichischen Armee waren hier die meisten Bahnen schwer beschädigt worden. Ihre Wiederherstellung erfolgte in den Jahren 1919–1920 mit Hilfe des Militärs und durch freiwillige Arbeit der Einwohner. Die Kosten hierfür bezogen sich deshalb zum größten Teil nur auf Materialkosten und die Löhne von Facharbeitern.

Insgesamt mußten rd. 1 000 km Normalspurbahnen und 790 km Schmalspurbahnen (darunter 520 km mit Spurbreite von 0,76 m und 270 km mit Spurbreite von 0,60 m) wiederhergestellt werden. Am meisten wurde auf der Belgrad–Niš-Skopje-Strecke geleistet. Auch die Schmalspurbahnen in Mazedonien mußten fast vollkommen neu gebaut werden. Insgesamt wurden für die Beseitigung der Kriegsschäden an den Eisenbahnen 248,8 Mill. Dinar ausgegeben, darunter⁵⁹:

für den Bau neuer Strecken 77,4 Mill. Dinar,
für den Bau neuer Brücken 171,4 Mill. Dinar.

In verschiedenen Teilen Jugoslawiens wurde eine Reihe von Bahnen, mit deren Bau vor 1919 begonnen worden war, nicht fertiggestellt. Unter den neuen Bedingungen verloren sie deshalb in den meisten Fällen an Bedeutung. Trotzdem war es die erste Leistung des neuen Staates, den Bau dieser Bahnen zu vollenden. Kostenersparnis war hierzu freilich nur eine schwache Begründung, da in den meisten Fällen der Streckenbau nicht sehr weit fortgeschritten war. Aus diesem Grunde sind die Investitionsausgaben für die Vollendung einer Strecke sehr viel höher gewesen, als man ursprünglich erwartet hatte. Die Fertigstellung dieser Strecken zog sich bis in das Jahr 1925 hin. In dieser Zeit wurden sieben solcher Bahnen mit einer Gesamtlänge von 512 km dem Verkehr übergeben.

Zuerst wurde der Streckenbau in Serbien fortgesetzt. Die Bahn Požarevac–Belgrad wurde im Jahre 1924 fertiggestellt. Weil sie parallel der Linie Belgrad–Niš lief, wurde ihr Bau als Entlastung dieser Strecke, gleichzeitig aber auch als ein Teil der „Bahn des 45. Parallelkreises“ begründet. Das war ein altes, internationales Eisenbahnprojekt von Bordeaux über Milano, Trieste, Zagreb, Belgrad, Požarevac und Bukarest nach Odessa.

Der erste Teil der Požarevac–Belgrad-Linie in einer Länge von 16 km war schnell fertig. Die Investitionen je Kilometer betrugen nur 850 000 Mill. Dinar je Kilometer.

Auch die sogenannte transbalkanische Strecke wurde nach den alten Plänen weitergebaut. Durch die Schaffung neuer Adria-Ausgänge hatte diese Strecke für Serbien nicht mehr die Bedeutung wie vor 20 Jahren. Dieser Meinung waren sogar die Serben selbst, jedoch setzten sie den Bau an der Linie Knjaževac–Niš–Prokuplje fort und begründeten ihn mit einem national-politischen Motiv: „um den mutigen Toplitzen entgegenzukommen“,

wie es in den Beschlüssen einer diesbezüglichen Parlamentssitzung hieß⁶⁰. Tatsächlich waren die Anfangsbauten auf dieser 87 km langen Strecke schon so weit gediehen, daß die zusätzlichen Investitionen für ihre Vervollendung nur 71,4 Mill. Dinar (je km 0,8 Mill. Dinar) betrugen.

Eine der ersten vollendeten Strecken war der Mitte 1922 fertiggebaute 91 km lange Teil der Lika-Bahn, eine Strecke, die Ungarn kurz vor Beginn des ersten Weltkrieges in Richtung Split über das Karstgebiet Lika zu bauen begonnen hatte (vgl. hierzu S.13). Die Ausgaben für diesen Teil waren mit 200 000 Dinar je Kilometer recht niedrig, dagegen mußten für ihren zweiten, 63 km langen Teil bis zu seiner Vervollendung noch 158,7 Mill. Dinar investiert werden.

Während des ersten Weltkrieges begann die österreichische Armee mit dem Bau einer neuen Adria-Strecke aus Kroatien in Richtung Split. Das war die sogenannte Una-Bahn; sie verlief längs des Flusses Una bis Bihać im westlichen Bosnien und sollte an die Lika-Bahn bei Knin angeschlossen werden. Die ersten 32 km wurden mit einem Aufwand von 1,2 Mill. Dinar je Kilometer im Jahre 1924 fertig.

In Serbien und Bosnien wurden auch einige Schmalspurbahnen fertiggebaut. Darunter war die wichtigste die Užice—Vardište-Strecke, die Serbien mit Bosnien direkt verband. Es ging um den Bau des letzten Teils der Strecken, die am Anfang des Jahrhunderts aus Sarajevo und von Morava begonnen worden waren. Dieser letzte Teil lief über ein außerordentlich schwieriges Terrain, so daß die Steigerungen bis zu 18 % betrugen. Der Bau dieser Teilstrecke wurde der teuerste in Jugoslawien überhaupt, die Baukosten betrugen für die Spurbreite 0,76 m 4,1 Mill. Dinar je Kilometer.

Eine weitere Schmalspurbahn wurde im westlichen Serbien fertiggebaut. Sie war 1914 zu 80 % fertig; ihr Bau wurde während des Krieges von der österreichischen Armee fortgesetzt, konnte aber erst im Jahre 1922 dem Verkehr übergeben werden. Es war die 55 km lange Strecke Gornij Milanovac—Ugrinovci, die parallel der Morava-Strecke lief und das Netz der Schmalspurbahnen in Serbien ergänzen sollte.

Während des Krieges begann die österreichische Armee mit dem Bau einer 0,60 m breiten Strecke in der Save-Ebene bis zum bosnischen Kohlenbergwerk Ugljevik. Im Jahre 1922 wurde die Strecke auf eine Spurbreite von 0,76 m umgebaut und vollendet. Die Gesamtkosten betrugen 3,1 Mill. Dinar bei einer Länge von 44 km.

Insgesamt wurden für die Vervollendung der vor dem Jahre 1918 begonnenen Eisenbahnbauten 726,3 Mill. Dinar ausgegeben. Das waren 17 vH aller in den Jahren 1919—1939 im Eisenbahnbau investierten Mittel (vgl. Tabelle 8). Damit wurden 512 km neue Bahnen, darunter 157 km Schmalspurbahnen, geschaffen, die funktionsmäßig den Bedürfnissen des Landes aber nur wenig entsprachen.

Die konsequente Fertigstellung der vor 1918 begonnenen Bahnen, ohne Rücksicht auf ihre Bedeutung im neuen Raum und auf die Baukosten zu nehmen, war die Folge der damaligen Vorstellungen von großen Entwicklungsmöglichkeiten des Eisenbahnwesens, wie es sich in den Zukunftsplanungen bei der „Großen Eisenbahnkonferenz“ im Jahre 1926 niederschlug (vgl. hierzu S.40 f).

2. Die Verbindung der regionalen Eisenbahnnetze

Im Jahre 1920 wurde vom Verkehrsministerium eine Eisenbahnkonferenz veranstaltet, die das Programm des Eisenbahnbaus für die nächsten 10 Jahre entwarf. Obwohl der Schwerpunkt dieses Programms auf dem Bau der Strecken zu den Seehäfen lag, mußten zuerst Strecken gebaut werden, die die einzelnen Netze miteinander verbanden. Außerdem war es von größter Wichtigkeit, erst einmal die bis dahin vom Eisenbahnnetz ausgeschlossenen größeren Gebiete mit einer Bahn zu versorgen.

Zur Verbindung der verschiedenen regionalen Eisenbahnnetze mußten insgesamt sieben kürzere Strecken gebaut werden. Ihr Bau wurde zwar schon im Jahre 1920 begonnen, zog sich aber bis in die Mitte der 30er Jahre hin. Die meisten Bahnen wurden in den Gebieten gebaut, in denen das Netz schon verhältnismäßig dicht war, sie entsprachen aber trotzdem nicht den neuen Verkehrsbedürfnissen. Dies betraf die Drau-, Donau- und Save-Banschaft.

Am notwendigsten schien die Verbindung zwischen den Bahnen von Banat und Bačka in der Donau-Banschaft, wo nur eine provisorische Brücke über die Theiss aus dem Kriege bestand. Es mußte eine 28 km lange Strecke zwischen Titel und Orlovat gebaut werden mit einem Kostenaufwand von 80,8 Mill. Dinar, wobei die Hälfte dieses Betrages auf den Bau der Brücke entfiel.

In der Donau-Banschaft fehlte außerdem eine Verbindung des Banats mit Belgrad, da das dortige Eisenbahnnetz zu dem rumänischen hingerrichtet war. Obwohl es sich um eine sehr kurze Strecke von 26 km handelte, betrugen die Baukosten wegen der notwendigen Vorkehrung gegen Wassereinbruch in dem sumpfigen Gebiet 71 Mill. Dinar. Die Kosten für die Donau-Brücke betrugen wegen der importierten Stahlkonstruktion⁶¹ 444,2 Mill. Dinar.

Ähnliche Lücken gab es auch im Eisenbahnnetz der Drau-Banschaft, das aus einem österreichischen und einem ungarischen Teil bestand. Zwischen den beiden gab es keine Verbindung. Im Jahre 1924 wurde die Bahn zwischen Ormož und Murska Sobota in einer Länge von 38 km erbaut. Die Baukosten betrugen 1,4 Mill. Dinar.

Zwischen dem slowenischen und kroatischen Eisenbahnnetz gab es ebenfalls kaum Verbindungen. Eine 20 km lange Strecke wurde zwischen Rogatec und Krapina gebaut, um den östlichen Teil der Drau-Banschaft an Zagreb anzuschließen.

Auch das slawonische Eisenbahnnetz entsprach trotz seiner Dichte nicht den Erfordernissen. Zu viele Strecken liefen in Richtung Ungarn, ohne daß sie miteinander verbunden waren. Die daraufhin gebaute 42 km lange Bahn zwischen Koprivnica und Varaždin hatte eine dieser Lücken zu schließen.

In Serbien hielt man es für notwendig, das Schmalspurnetz im östlichen Teil des Landes mit dem im westlichen zu verbinden. Schon im Jahre 1923 wurde eine Schmalspur zwischen Paraćin und Stalać in einer Länge von 21 km gebaut. Ihr Bau war sehr billig: 0,3 Mill. Dinar je km. Trotzdem war er nicht gerechtfertigt, da die Strecke nach ihrer Fertigstellung nicht in Betrieb genommen werden konnte, weil kein Transportbedarf vorhanden war.

Von größerer Wichtigkeit waren nur die Strecken des serbischen Schmalspurnetzes, die nach Bosnien führten.

In der Zeta-Banschaft, dem größten der bis dahin vom Bahnverkehr ausgeschlossenen Gebiete, wurden zwei Bahnen gebaut. Eine ging von Bosnien aus über Uvac und sollte längs des Flusses Lim tief in die montenegrischen Berge eindringen. Aber nur 6 km dieser Strecke wurden gebaut. Die Tatsache, daß der Unterbau dieser Schmalspurbahn für eine Normalspur vorbereitet wurde, beweist, daß man sich damals in Bezug auf die Spurbreiten nicht einig war. Einerseits war es wünschenswert, das ganze Schmalspurnetz auf Normalspur umzubauen; andererseits mußten innerhalb des bestehenden Schmalspurnetzes immer wieder neue Schmalspurverbindungen gebaut werden. So war es auch mit der zweiten in der Zeta-Banschaft erbauten Bahn von 100 km Länge, die von der Herzegowina ausging. Sie war eine Verlängerung der österreichischen Strecke von Trebinje über Bileća bis Nikšić. Ihr Bau zog sich von 1925 bis 1938 hin. Die gesamten Investitionen hierfür betrugen 100,7 Mill. Dinar oder 1,0 Mill. Dinar je Kilometer.

Neben dem Bau neuer Bahnen mußten einige Nebenbahnen zu Hauptbahnen umgebaut werden. Das gilt vor allem für die Zagreb—Belgrad-Linie, die aus mehreren kürzeren Nebenbahnen entstanden war, jetzt aber die wichtigste jugoslawische Bahnlinie darstellte. Auch die Befestigungsarbeiten, die an der Linie Subotica—Skopje geleistet werden mußten, sowie die Erweiterung der betreffenden Bahnhöfe gehörte zu den Eisenbahnbauten, die für das Funktionieren des Eisenbahnnetzes notwendig waren.

Für alle diese Eisenbahnbauten, die erst einen normalen Betrieb auf dem ganzen Netz ermöglichten und wenigstens vorläufig die größten — bisher

isolierten – Gebiete anschlossen, mußten in dem beobachteten Zeitraum insgesamt 1 233,5 Mill. Dinar ausgegeben werden. Das waren 29 vH aller Investitionen für die Eisenbahn-Infrastruktur in der Zeit von 1919 bis 1939.

Gleichzeitig war das eine der größten Ausgabenpositionen (vgl. Tabelle 8). Dafür wurden 288 km neuer Bahnen, darunter 136 km Schmalspurbahnen, geschaffen.

Fassen wir an dieser Stelle alle diejenigen Investitionsausgaben zusammen, die tatsächlich erforderlich waren um den Betrieb auf dem ganzen Netz zu ermöglichen, dann ist die Summe dafür viel höher als die oben erwähnte. Es müssen dazu die Ausgaben für die Beseitigung der Kriegsschäden (248,8 Mill. Dinar) und die Baukosten für die Vollendung der Bahn Užice–Vardište (237,9 Mill. Dinar), die für die Verbindung der isolierten Netze wichtig war (vgl. hierzu S.35f), mitgerechnet werden. So ergibt sich ein Investitionsaufwand in Höhe von 1 720,2 Mill. Dinar, was bedeutet, daß nur um das Eisenbahnnetz in neuem Raum vollkommen in Betrieb setzen zu können 40,5 vH von den gesamten zwanzigjährigen Investitionen für den Eisenbahnbau verwendet werden mußten.

3. Der Eisenbahnbau aus nationalpolitischen Gründen

Mit der Vereinigung Jugoslawiens waren verschiedene Fragen aufgetaucht. Bisher getrennte Völker mußten zusammenhalten, um die Tätigkeit einer zentralen Regierung zu ermöglichen. Der Eisenbahnbau war hierfür eine der wichtigsten Voraussetzungen. Der Staat hoffte, durch den Bau bestimmter Strecken in den etwas isolierten Gebieten die Sympathien der Bevölkerung zu gewinnen. Das war vor allem in Mazedonien der Fall, das sich nach seiner Teilung in einen bulgarischen, griechischen und jugoslawischen Teil im Jahr 1913 nur sehr wenig mit Jugoslawien verbunden fühlte.

So war es kein Zufall, daß schon im Jahre 1923 mit dem Bau der Strecken im östlichen Mazedonien, einem wirtschaftlich unterentwickelten Gebiet, begonnen wurde, obwohl man gleichzeitig den Bau der Adria-Strecken als vorrangig anerkannte. Schon in einem Jahr war die 86 km lange Normalspur-Strecke bis Kočani fertiggestellt. Die Kosten betrugen nur 123,5 Mill. bzw. 1,2 Mill. Dinar je Kilometer, da durch die Hilfe des Militärs Kosten für Arbeitskräfte erspart werden konnten. Die Eile bei dem Bau und die Bemühungen, die Baukosten möglichst niedrig zu halten, zeigen, wieviel Wert darauf gelegt wurde, einen guten Eindruck bei der dortigen Bevölkerung zu machen⁶².

Nach dem ursprünglichen Eisenbahnprojekt sollten die Bahnen in Mazedonien die Gebiete beiderseits der Skopje–Saloniki-Linie umfassen; zum Knotenpunkt war Veles vorgesehen. Im Rahmen dieses Projektes, das dann

freitlich nie realisiert wurde, war im Jahre 1936 noch die Strecke Veles—Prilep in einer Länge von 85 km erbaut worden. Die Baukosten für diese Normalspurbahn waren wesentlich höher als diejenigen für die oben erwähnten Strecken 10 Jahre zuvor. Sie betrugen je Kilometer 3,1 Mill. Dinar.

Die Überzeugung, daß die Eisenbahnen einen nationalpolitischen Auftrag übernehmen könnten, herrschte auch bei den Vorbereitungen einer neuen, sogenannten „Großen Eisenbahnkonferenz“, die im Jahre 1926 veranstaltet wurde. Die Pläne, die bei dieser Gelegenheit über den künftigen Eisenbahnbau vorbereitet wurden, waren eine Reaktion auf die Unklarheiten, die für den jugoslawischen Eisenbahnbau bisher charakteristisch waren. Denn es sind immer wieder, wie bereits gesagt, andere Strecken, als ursprünglich geplant, gebaut worden. Deshalb versuchte man, in den jetzt ausgearbeiteten Plänen möglichst genau alle Strecken festzulegen, die nach Meinung der verschiedenen Autoren (s. Anm. 63) in Jugoslawien überhaupt noch gebaut werden konnten. Da hierbei das Motto lautete: „Jedem Ort eine Eisenbahn“, sollte Jugoslawien plangemäß so dicht wie möglich mit einem Eisenbahnnetz überzogen werden. Der nationalpolitische Aspekt wurde dabei vor den wirtschaftlichen gestellt.

Dieser Eisenbahnkonferenz wurden sechs verschiedene Pläne vorgelegt⁶³. Das Ergebnis war die Genehmigung von 60 Normal- und 15 Schmalspurbahnen in einer Gesamtlänge von 8 105 km (6 554 km und 1 551 km), die in den kommenden 20 Jahren erbaut werden sollten. So wäre bis 1947 das Eisenbahnnetz fast verdoppelt worden und hätte damit seine endgültige Dichte und Gestalt erreicht. Neben den Adria-Bahnen war eine Reihe von Strecken geplant, die parallel mit den schon bestehenden laufen oder durch kürzere Verbindungen die Entfernungen zwischen den Orten vermindern sollten. Die durchschnittliche Investitionsaufwendung sollte je Kilometer Normalspur 2,9 Mill. Dinar und für die Schmalspur 0,5 Mill. Dinar betragen.

Die Diskussion über das von der Eisenbahnkonferenz vorgelegte Programm wurde im Parlament sehr lange geführt und durch den Regierungswechsel im Mai 1927 unterbrochen. Die neue Regierung genehmigte mit einer „Anordnung über den Bau neuer Strecken“ nur die wichtigsten aus dem vorliegenden Programm⁶⁴. Damit war der Bau von 16 Strecken — darunter 3 Schmalspurbahnen — gesetzlich festgelegt. Die Länge des jugoslawischen Eisenbahnnetzes wurde dadurch um etwa 2 000 km vergrößert. Mit der neuen Anordnung traten jetzt endgültig die wirtschaftlichen Interessen des Staates in den Vordergrund.

4. Der Eisenbahnbau aus Wirtschaftsgründen

Die Strecken, deren Bau aus überwiegend wirtschaftlichen Gründen unternommen wurde, sind vor allem diejenigen gewesen, die das Land mit dem adriatischen Meer verbinden sollten. Die jugoslawischen Wirtschaftler waren sich dessen bewußt, daß erst durch die Erschließung der Küste mit ihrem Hinterland ein Gleichgewicht im Wirtschaftsraum des Landes geschaffen werden konnte.

Zu den übrigen Bahnen, deren Bau bestimmten wirtschaftlichen Zwecken dienen sollte, gehörten einige Industrie- und Bergwerkstrecken.

Auch durch die Fertigstellung der Lika-Bahn bis Knin und der bosnisch-serbischen Verbindung über Vardište sind die Verbindungen des Landes mit dem adriatischen Meer nicht wesentlich verbessert worden. Umwege und Umladungen von der Normal- auf die Schmalspur und umgekehrt blieben weiterhin bestehen.

Die Diskussion über künftige Adria-Strecken begann mit Meinungsverschiedenheiten über die Wichtigkeit der adriatischen Häfen. Im Norden entsprach der Hafen Sušak den Bedürfnissen von Kroatien und Slowenien; eine Strecke, die Slowenien direkt mit Sušak verbinden sollte, war schon in mehreren Fällen vorgesehen.

Der Streit über die Häfen im mittleren Dalmatien begann schon im Jahre 1920. Alternativen waren der Ausbau von Split und seiner Eisenbahnverbindungen mit Zagreb und Sarajevo oder der Bau eines vollkommen neuen Hafens an der Neretva-Mündung in der Bucht Neum-Klek. Hier standen sich einerseits dalmatinische, andererseits bosnisch-herzegowinische Interessen gegenüber. Die Befürworter von Split bezeichneten den Bau der Una-Bahn und einer Abzweigung nach Split von der Sarajevo—Mostar-Linie als eine viel billigere Lösung als den Bau eines neuen Hafens an den Steilufern der erwähnten Bucht. Die wirtschaftlichen Bedingungen für die Entwicklung eines Hafens in Split waren schon vorhanden, während sie in einem neu zu bauenden Hafen fehlten. In Sarajevo war man dagegen der Meinung, daß durch die bereits vorhandene Bahnlinie Sarajevo—Metković der Bau eines Hafens in der natürlichen Bucht der billigste Weg zur Schaffung eines zentralen Hafens wäre⁶⁵.

Eine ähnliche Unentschlossenheit herrschte auch bei der Auswahl eines Hafens im Süden, wohin die Strecken aus Serbien und Montenegro geleitet werden sollten. Es ging um die Wahl zwischen den Orten Kotor und Bar. Der erste war ein ehemaliger österreichischer — durch die tief eingeschnittene Bucht schwer zugänglicher — Marinehafen, der zweite war ein kleiner Ort an der montenegrischen Küste, wo bereits eine kurze Schmalspurbahn bestand.

Zwischen 1925 und 1939 ist mit dem Bau von etwa 12 Strecken zum adriatischen Meer begonnen worden. Für sie wurde von allen Eisenbahnbauten innerhalb von 20 Jahren am meisten investiert: insgesamt 1 429,2 Dinar oder 34 vH der gesamten Investitionen. Trotzdem hat, außer einer kurzen Abzweigung von 10 km bis zum Hafen Bakar im Norden, keine dieser Bahnen die Küste erreicht.

Die Strecke Kragujevac—Kraljevo—Raška—Mitrovica in einer Gesamtlänge von 188 km wurde als „Adria-Strecke“ schon während des Krieges von den Besatzungsmächten zum Teil trassiert. Der Bau wurde im Jahre 1925 begonnen und 1931 fertiggestellt. Ursprünglich sollte die Bahn den Hafen Kotor erreichen, später wurde jedoch der Hafen Bar in Aussicht genommen. Die Entscheidung fiel bis zum Ende der 30er Jahre nicht, so daß die Strecke von Mitrovica ab nicht weitergebaut werden konnte. Dadurch wurde der Gedanke einer Adria-Strecke eigentlich aufgegeben und das Gegenteil — eine noch weiter verstärkte Gravitation Serbiens nach Saloniki hin — erreicht⁶⁶. Durch den Anschluß an die alte türkische Strecke bei Mitrovica wurde nämlich eine Parallelstrecke der Belgrad—Skopje-Linie geschaffen. Der Bau der Kragujevac—Mitrovica-Strecke war sehr teuer, da sie durch ein gebirgiges Gebiet lief. Er betrug 3,5 Mill. Dinar pro Kilometer.

Im Zusammenhang mit den serbischen Adria-Verbindungen wurde auch die Idee der transbalkanischen Strecke nach mehreren Jahren wiederbelebt. Die Initiative kam jetzt nicht von der russischen Seite. Anlaß für die Fortsetzung dieses Projekts waren die vorhandenen Baupläne und der Ausbau von etwa einem Drittel der Strecke. Sie wurde in den Jahren 1928—1936 weitergebaut und zwar in zwei verschiedenen Teilen: von Prokuplje bis Kuršumlija (33 km) und von Priština bis Peč (88 km). Ihr Ausgangspunkt an der Adria war der Hafen Bar. Die Baukosten für die beiden Teile der transbalkanischen Strecke betrugen 1,6 bzw. 2,4 Mill. Dinar je Kilometer.

Neben der Adria-Verbindung Serbiens lag der Schwerpunkt auf der Verbindung Belgrads mit den adriatischen Häfen Split und Dubrovnik. In Richtung Split war eine neue Normalspurbahn geplant worden: über das nördliche Bosnien bei Tuzla die alte türkische Normalspurbahn über Banja Luka und die Una-Bahn. Bis zum Jahre 1934 waren die ersten 14 km fertig mit einem relativ hohen Aufwand von 39,3 Mill. Dinar. Gleichzeitig begann man, aus Srem über Šabac eine Abzweigung von der Hauptlinie Belgrad—Zagreb in Richtung dieser geplanten Strecke zu bauen.

Eine Verbindung Belgrads mit Dubrovnik war nur über die Schmalspurbahn Vardište—Sarajevo—Metković möglich. Um Umladungen von der Normalspur- auf die Schmalspurbahn zu vermeiden, fehlten nur noch 40 km der im Jahre 1928 begonnenen Schmalspurbahn Belgrad—Obrenovac. Für eine in der Ebene erbaute Schmalspurstrecke waren die Baukosten von 2,4 Mill. Dinar je Kilometer sehr hoch.

Eine Schmalspurverbindung Belgrads war auch mit Kotor vorgesehen. Bis 1939 wurde längs der Drina eine 42 km lange Strecke bis Foča gebaut. Hier sind insgesamt 100,8 Mill. Dinar investiert worden.

Im Zusammenhang mit einer Anordnung über den Eisenbahnbau in den Jahren 1936–1946 (vgl. S.44) sind unter anderem auch die Adria-Strecken weitergebaut worden. Neben den Trassen der Verlängerungen aus Foča und Priboj (von wo nach den veränderten Plänen eine Verbindung mit Bar angestrebt wurde), eines neuen Projektes aus Raška über Rožaj nach Kotor und der Ergänzung der transbalkanischen Strecke zwischen Priština und Niš wurden jetzt die Bahnen aus dem Hinterland nach Sušak, Split und dem neu gegründeten Ort Ploče in der Neum-Klek-Bucht begonnen. Im Falle Sušaks ging es um eine kürzere Verbindung Sloweniens mit der Zagreb–Sušak-Linie (Črnomelj–Vrbovsko), und bei Split um die Vervollendung der Una-Bahn sowie bei Ploče um eine Abzweigung aus Metković. Alle diese Bauten wurden durch den zweiten Weltkrieg unterbrochen.

Trotz der vielen angefangenen Adria-Strecken von insgesamt 427 km (darunter 81 km Schmalspur) wurde die Verbindung des Landes mit dem adriatischen Meer gegenüber der Lage Anfang der 20er Jahre nicht wesentlich besser. Nach wie vor blieben für den Norden die Zagreb–Sušak-Linie und für den Süden die Sarajevo-Metković-Linie am wichtigsten. Wegen der hohen Verkehrsbelastung dieser bosnisch-herzegowinischen Strecke mußte sie öfter umgebaut und befestigt werden. So betrugen die Kosten für den Teil ihrer höchsten Steigung bei Ivan planina, wo in einer Länge von 8 km ein Zahnradantrieb gebaut werden mußte, 65,7 Mill. Dinar.

Wie bereits erwähnt, waren außer den Adria-Strecken aus rein wirtschaftlichen Gründen nur sehr wenige Bahnlinien erbaut worden. Nur drei von ihnen und der zwangsläufige Ausbau eines Teils der Belgrad–Niš-Linie können als solche bezeichnet werden. Die wichtigste unter ihnen war die 61 km lange Strecke Požarevac–Kučevo im östlichen Serbien, die reiche Bergwerksgebiete in den Karpaten einschloß und den Verkehr aus dem Gebiet zwischen Donau und Timok über Požarevac leiten sollte. Das war eine der letzten Bahnen, die vor dem zweiten Weltkrieg dem Verkehr übergeben wurde, obgleich ihr Bau auf Initiative der Stadt Požarevac schon zehn Jahre zuvor begonnen hatte. Die Bauskosten betrugen 2,1 Mill. Dinar je Kilometer.

Außer einer kürzeren Schmalspur-Industriestrecke in der Banat-Ebene wurde Ende der 30er Jahre eine schon lange Zeit vorgesehene Verbindung Sent Janž–Sevinca erbaut. Hier ging es nicht nur um den Anschluß des Kohlenbergwerkes in Sent Janž, sondern vor allem um die Entlastung der Ljubljana–Zagreb-Linie. In den Bau dieser 13 km langen Strecke wurden insgesamt 26,1 Mill. Dinar investiert.

Mit einschließlich 19,3 Mill. Dinar, die für das Legen des zweiten Gleises zwischen Belgrad und Velika Plana ausgegeben wurden, betrugen die

Gesamtkosten für den Bau dieser letzten Strecken 187,5 Mill. Dinar (vgl. Tabelle 8).

5. Die Ergänzung des Netzes seit 1936

Die Pläne der Eisenbahnkonferenz vom Jahre 1926 wurden weiter diskutiert. Seit 1935/36 waren die Folgen der Wirtschaftskrise überwunden. Damit wurden auch dem Eisenbahnbau neue Impulse gegeben. Neue Pläne, die den Bau der von der Anordnung von 1927 ausgeschlossenen Strecken wieder vorsahen, wurden ausgearbeitet. Das Verkehrsministerium legte im Juli 1936 den Eisenbahnbau für die nächsten zehn Jahre gesetzlich fest. Bis 1946 sollten danach 2 090 km neuer Bahnen gebaut werden. Ein Investitionsaufwand in Höhe von 5,5 Mrd. Dinar wurde dafür vorgesehen, so daß die Kilometerkosten im Durchschnitt 2 Mill. Dinar betragen sollten.

Damit begann die dritte Phase im jugoslawischen Eisenbahnbau, wenn man die Zeit von 1919 bis 1925 als die erste und die Zeit zwischen 1926 und 1936 als die zweite Phase bezeichnet, für welche verschiedene Ergänzungen des Netzes und die allmähliche Ersetzung der Schmalspurbahnen charakteristisch waren. Mit dem Gesetz von 1936 ist zum ersten Mal die Elektrifizierung der Strecken empfohlen worden. Die Initiative hierfür kam aus der Drau-Banschaft, die im Anschluß an die elektrifizierten Strecken Österreichs und Italiens Vorteile für den Fremdenverkehr sah.

Von 1936 bis 1939 sind insgesamt 19 neue Strecken in Bau genommen worden. Außer den schon erwähnten Fortsetzungen der Adria-Strecken sollten die übrigen 11 Bahnen auch dieses Mal überwiegend den Verbindungen mit den südöstlichen Landesteilen dienen. Neben Strecken wie Nikšić—Podgorica in Montenegro, Štip—Strumica in Mazedonien, Valjevo—Čačak und Mladenovac—Topola in Serbien, wurde auch eine Bahn im nördlichen Bosnien über Tuzla trassiert.

Nun wurden auch zum ersten Mal Schmalspurbahnen durch Normalspurbahnen ersetzt. Einerseits wurden noch weitere Schmalspurbahnen gebaut und es schien, als ob aus strategischen Gründen ein in sich geschlossenes Schmalspurnetz erhalten werden sollte, andererseits verlangten aber die zu großen Transportmengen auf einzelnen Schmalspurstrecken deren Umbau. So wurde in den Jahren 1936 bis 1939 mit dem Umbau der bosnischen Strecke Doboj—Sarajevo begonnen, der später auch weiter bis Mostar fortgesetzt werden sollte. Aus denselben Gründen baute man auch die 0,60 m breiten Bahnen in Mazedonien um.

Investitionen im Eisenbahnbau in den Jahren 1919–1939 nach Bauaspekten

in Mill. Dinar

	Vollendung d. vor 1918 angefangenen Bauten	Verbindung der Eisen- bahnnetze	National- politische Gründe	Wirtschaftsgründe Verbindung mit der Adria	Ergänzung des Netzes	Ersetzung der Schmalspur- bahnen	Investitionen insgesamt
1919/20	—	—	—	—	—	—	248,81)
1920/21	18,6	0,1	—	—	—	—	18,7
1921/22	126,0	25,6	—	—	—	—	151,6
1922/23	108,3	22,8	—	—	—	—	131,1
1923/24	228,5	51,8	21,9	—	—	—	302,2
1924/25	143,6	47,3	61,9	—	—	—	252,8
1925/26	43,0	19,7	26,8	6,6	1,2	—	97,3
1926/27	15,5	16,5	9,9	49,8	0,2	—	91,9
1927/28	35,9	73,0	8,6	147,4	0,0	—	264,9
1928/29	2,7	98,6	37,0	301,9	—	—	440,2
1929/30	0,1	384,1	23,7	314,4	—	—	722,3
1930/31	0,8	63,3	3,8	117,3	1,9	—	187,1
1931/32	0,4	56,0	0,2	33,6	1,4	—	91,6
1932/33	0,0	54,8	9,4	9,1	42,4	—	115,7
1933/34	0,1	99,6	18,9	44,8	73,8	—	237,2
1934/35	2,8	60,6	20,5	62,5	2,5	—	148,9
1935/36	0,0	61,6	47,0	48,9	15,4	—	172,9
1936/37	—	69,3	19,6	105,0	12,7	0,4	212,7
1937/38	—	15,8	52,8	97,5	7,1	2,9	200,4
1938/39(2)	—	13,0	34,9	74,4	8,8	4,0	152,8

Gesamter Zeitraum 726,3 1 233,5 396,9 1 429,2 187,5 21,6 7,3 4 241,1

Anteil an Invest. 17,1 29,0 9,4 33,6 4,4 0,5 0,1 100,0

Erbaute Strecken v. 1919–39 in km 511,9 288,0 215,8 427,0 82,2 — — 1 524,9

dar.: Schmalspurb. in km 156,9 135,7 — 89,0 8,0 — — 359,6

1) Zur Beseitigung der Kriegsschäden, entspricht einem Anteil von 5,9 vH an den Investitionen insgesamt.

2) Geschätzt.

Quelle: Jugoslovenske državne železnice: Završni računi 1918/19–1937/38, Subotica 1939, S. 420–432.

II. Die Finanzierung und Organisation des Eisenbahnbaus

Die Auswahl der Finanzierungsquellen für den Eisenbahnbau war von der wirtschaftlichen Lage des Landes abhängig. Die regulär vorgesehenen Mittel dafür aus dem Staatshaushalt waren viel zu niedrig und konnten besonders in den ersten Nachkriegsjahren öfter wegen den verspäteten Genehmigungen des Staatshaushaltes nicht einmal verwendet werden. Auch die Zuflüsse aus verschiedenen Fonds reichten nicht aus. In solcher Lage mußte zu Anleihen gegriffen werden; jedoch waren die Möglichkeiten hierfür im Lande sehr gering. Das Bankwesen war noch schlecht entwickelt, und die Möglichkeiten einer öffentlichen Anleihe waren begrenzt und nur in Zeiten günstiger Konjunktur denkbar. Der einzige Ausweg daraus war die Aufnahme ausländischer Kredite, die bei einem noch kaum etablierten Staatswesen, seiner beschränkten Zahlungsfähigkeit und den mangelnden Erfahrungen der jugoslawischen Regierung in solchen Angelegenheiten nur unter ungünstigen Bedingungen zu erhalten waren.

1. Die Organisation des Baus

Die Schwierigkeiten in der technischen Ausführung des Eisenbahnbaus stammten aus der Zeit vor dem Jahre 1918, als es auf dem jugoslawischen Gebiet sieben verschiedene Eisenbahndirektionen gab, die den Bau neuer Strecken leiteten.

1. In Slowenien die österreichischen Eisenbahndirektionen in Villach und Triest.
 2. Die Südeisenbahngesellschaft mit Strecken in Slowenien und Kroatien in Wien.
 3. In Kroatien und Slawonien die ungarische Verkehrsverwaltung in Zagreb und Fünfkirchen mit einer Zentralverwaltung in Budapest.
 4. In der Vojvodina die Verkehrsverwaltungen Temeschwar und Szeged, die ebenfalls Budapest unterstanden.
 5. In Bosnien und Herzegowina die Direktion der Landesbahnen in Sarajewo.
 6. In Dalmatien die österreichische Eisenbahndirektion Triest.
 7. In Serbien die Direktion der serbischen Eisenbahnen in Belgrad.
- Daneben gab es noch mehrere private Gesellschaften, die in Slawonien, der Vojvodina und Slowenien den Bau lokaler Strecken betreuten.

Mit einer Anordnung vom 26.12.1918 wurden alle Eisenbahnen auf jugoslawischem Territorium dem Verkehrsministerium in Belgrad unterstellt⁶⁷. Der Streckenbau blieb noch weiter unter der Kompetenz der alten Direktionen, von denen aber nach Kriegsende nur wenige fähig waren, ihre Arbeit fortzusetzen. Ihre Bereitschaft, die Strecken weiterzubauen, war durch mangelnde Kenntnisse der überwiegend aus den Gesetzen des ehemaligen Königreichs Serbien übernommenen Vorschriften der Zentralregierung behindert. Das war z.B. in Bosnien der Fall, wo der Bau der Strecke Užice—Vardište aus den genannten Gründen nicht fortgesetzt werden konnte.

Mit der Anordnung vom 25.2.1919 wurde die Frage der Organisation des Eisenbahnbaus durch die Schaffung einer zentralen Stelle vorläufig geregelt. Nach dem Vorbild der ehemaligen serbischen Eisenbahndirektion wurde eine für den Betrieb der Bahnen zuständige Generaldirektion in Belgrad mit untergeordneten Landesdirektionen gebildet, während eine Bau-Direktion dem Verkehrsministerium untergeordnet wurde⁶⁸.

Nach acht Jahren kam man zu der Erkenntnis, daß eine engere Zusammenarbeit zwischen der Bau- und Betriebsdirektion zu besseren Resultaten führen würde. Aus diesem Grund wurde in einer Anordnung vom 30.3.1927 die Verwaltung für den Bau neuer Strecken bei der Generaldirektion gebildet⁶⁹. Diese Entscheidung traf aber auf Unzufriedenheit der Bauingenieure. Ihrer Meinung nach konnte sich das Bauwesen im Rahmen eines Eisenbahnunternehmens fachlich nicht entfalten. Sie erreichten, daß schon im folgenden Jahr die Bauverwaltung unter die Zuständigkeit des Bauministeriums gestellt wurde⁷⁰. Organisationsmäßig wurde aber damit gerade das Gegenteil dessen erreicht, was man mit der Anordnung von 1927 angestrebt hatte. Der Kompromiß zwischen den beiden extremen Lösungen war dann doch wieder die alte Organisationsform, den Bau neuer Strecken dem Verkehrsministerium zu unterstellen. Das geschah im Jahre 1931 durch erneute Bildung einer Bau-Abteilung im Verkehrsministerium. All diese Schwierigkeiten bei der Organisation des Eisenbahnbaus wirkten hemmend auf die Durchführung der Bauten, besonders als in den Jahren 1927—1931 einige der umfangreichsten Arbeiten durchzuführen waren (vgl. S. 56).

Auch die Bauausführung litt unter dem dauernden Wechsel ihrer Organisation. Im Falle der staatlichen Regie wurden von der Direktion Bausektionen gebildet, die die Bauführung und die Sorge für Arbeitskräfte und Material übernahmen. Von Vorteil war hierbei die Konzentration, hemmend dagegen wirkten die unelastischen Administrationsvorschriften, die die Entscheidungen des verantwortlichen Personals beschränkten. Bei der Genehmigung größerer Arbeiten mußte der Verkehrsminister selbst entscheiden; bei Objekten mit Kosten über 2 Mill. Dinar sogar der Ministerrat. Ohne Erledigung der Formalitäten ruhte die Arbeit. Diese Art der Bautätigkeit wurde überwiegend in den ersten Nachkriegsjahren angewandt, als

die heimischen Unternehmer selbst nicht überall in der Lage waren, den Bau einer Strecke zu übernehmen.

In den ersten Jahren war die Durchführung des Streckenbaus durch inländische Unternehmer besonders schwierig. Wegen mangelnder Erfahrungen hielten sie nicht die Termine ein, so daß zahlreiche Prozesse geführt werden mußten. Die Regelung der Geschäftsbeziehungen zwischen den Bauunternehmen und dem Staat ergaben sich aus Artikel 84 des Gesetzes über die staatliche Rechnungsführung⁷¹.

In ihm war ein teilweise recht kompliziertes Verfahren festgelegt, in dem sogar die Einschaltung des Parlaments bei Rechtsstreitigkeiten vorgesehen war. Dieses Verfahren mußte in den Anfangsjahren — in der Zeit der Inflation — öfters angewendet werden. Wegen der Preissteigerungen verlangten die Unternehmer Revision der Verträge, doch bevor solche Revisionen durchgeführt waren, stiegen die Preise erneut, so daß der endgültig vom Staat zu zahlende Betrag wesentlich höher war als der ursprünglich kalkulierte. Von solchen Veränderungen waren alle Bauten betroffen, die in den Jahren 1919–1925 unternommen wurden. Für die meisten Strecken wurden die Vertragspreise im Jahre 1922 um 35 bis 42 % und im Jahre 1924 um 125 bis 130 % erhöht.

Als mit jugoslawischen Unternehmen einige Erfahrungen gesammelt worden waren und der Bau in staatlicher Regie, der größere Personalkosten verursachte, abgeschafft werden konnte, geriet der Staat 1930/31 in Finanzschwierigkeiten. Unter diesen Umständen konnte seitdem der Eisenbahnbau nur mit ausländischen Unternehmern durchgeführt werden (s. hierzu S. 57 ff). Da unter den gegebenen Bedingungen diese Unternehmer eine gewisse Monopolstellung einnahmen, zeigten sich die Nachteile solcher Kombinationen schon sehr bald. Am Ende der 30er Jahre begann man wieder, die Strecken mit Hilfe heimischer Unternehmungen zu bauen.

2. Die eigenen Investitionsmittel

Unter den sogenannten eigenen Investitionsmitteln, die für den Eisenbahnbau verwendet wurden, werden alle diejenigen Finanzierungsmittel verstanden, für die sich der Staat nicht zu verschulden brauchte, sei es im In- oder Ausland. Insgesamt lassen sich vier solche Finanzierungsquellen in den Jahren 1919–1939 unterscheiden:

1. Zuflüsse aus dem Staatshaushalt
2. Mittel des Reservefonds der Staatseisenbahnen
3. Zahlungen für Kriegsreparationen
4. Mittel aus dem Fond für den Bau der Strecken in Bosnien und Herzegowina aus den Jahren vor 1918

Mit verschiedenen Kombinationen aus diesen Quellen ist es gelungen, rd. 55 vH der gesamten Investitionen für den Eisenbahnbau in zwanzig Jahren zu decken.

Am wichtigsten darunter waren jedoch die Zuflüsse aus dem Staatshaushalt, die trotz unregelmäßiger Auszahlungen den zweithöchsten Investitionsposten für den Eisenbahnbau darstellten. Die erste Zahlung erfolgte im Jahre 1920/21. In den beiden Jahren davor war der Streckenbau nicht aus den angegebenen Quellen finanziert worden. Die Reparatur der Kriegsschäden wurde zuerst mit Gutscheinen bezahlt. Eisen- und Stahlkonstruktionen für Schienen und Brücken aus dem Ausland⁷² wurden auf Kredit bezogen. Die daraus entstandenen Schulden sind aus den besonderen Fonds für den Wiederaufbau des Landes bezahlt worden. Die zeitliche Reihenfolge dieser Zahlungen ist nicht feststellbar, da sie in den staatlichen Ausgaben in verschiedenen Formen gedeckt wurden. In den ersten Nachkriegsjahren liefen sie z.T. über Konten des Verteidigungsministeriums, das für die Beseitigung der Kriegsschäden zuständig war.

Obwohl das Verkehrsministerium in den Ausgaben des Staatshaushalts einen der größten Posten stellte, konnten für den Eisenbahnbau nur wenige Mittel ausgegeben werden. Die regulären Ausgaben für andere Verkehrszweige waren sehr hoch. Da in den Jahren 1921–1923 das Parlament intensiv mit der Ausarbeitung der neuen Verfassung beschäftigt war, konnte in dieser Zeit kein Budget genehmigt werden, so daß nur die notwendigen Posten aus dem Jahre 1920/1921 monatlich mit den sogenannten Gesetzen über die Budgetzwölfstel verlängert wurden. Als für das Jahr 1923/24 der Staatshaushalt vorbereitet und genehmigt wurde, geschah das so spät, daß er nur noch für das Jahr 1924/25 gelten konnte. Dieses Mal waren wieder Investitionen für den Eisenbahnbau vorgesehen. Auch in den nächsten zwei Jahren war das der Fall. Da in den Jahren 1927/28 bis 1929/30 andere Mittel für den Eisenbahnbau vorhanden waren, ist er aus dem Budget erst seit 1930/31 regelmäßig finanziert worden. Seitdem konnten im Staatshaushalt immer höhere Beträge für den Eisenbahnbau vorgesehen werden, so daß besonders seit den Jahre 1935/36 die angestrebten Proportionen in der Finanzierung des Eisenbahnbaus erreicht werden konnten. Insgesamt sind aus dem Staatshaushalt 1 054,9 Mill. Dinar für den Eisenbahnbau verwendet worden. Von den gesamten Investitionen in den Jahren 1919–1939 war das ein Anteil von 27 vH (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9

Investitionen im Eisenbahnbau in den Jahren 1919—1939 nach Finanzierungsquellen

Jahr	in Mill. Dinar										Investitionen insgesamt
	Staats- haus- halt	Kredite aus der Staats- kasse	Kriegs- repara- tionen	Reserve- fonds	Fonds f. d. Bau in Bosn. u. Her.	Inlands- anleihe 1921	Auslands- anleihe 1922	Hypothe- kenbank 1931	Inlands- anleihe 1935	Inlands- anleihe 1938	
1919/20	—	18,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1920/21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,7
1921/22	—	—	—	—	—	151,6	—	—	—	—	151,5
1922/23	—	21,7	—	—	—	63,8	45,6	—	—	—	131,1
1923/24	—	283,7	—	—	—	14,0	4,5	—	—	—	302,2
1924/25	122,8	123,5	—	—	1,5	5,0	1,5	—	—	—	252,8
1925/26	92,7	—	—	—	—	3,0	0,1	—	—	—	97,3
1926/27	77,1	—	—	11,2	—	2,7	0,9	—	—	—	91,9
1927/28	—	23,9	24,8	—	—	2,0	214,2	—	—	—	264,9
1928/29	—	—	38,8	—	—	2,1	399,3	—	—	—	440,2
1929/30	—	318,4	45,5	—	—	—	358,4	—	—	—	722,3
1930/31	52,1	5,8	35,7	—	—	—	93,5	—	—	—	187,1
1931/32	31,5	0,8	35,7	—	—	—	23,6	—	—	—	91,6
1932/33	46,0	3,2	53,8	—	—	—	3,6	9,1	—	—	115,7
1933/34	93,9	16,1	58,4	—	—	—	1,3	67,5	—	—	237,2
1934/35	58,1	38,2	—	—	—	—	0,2	52,4	—	—	148,9
1935/36	100,2	3,4	—	—	—	—	8,4	37,9	23,0	—	172,9
1936/37	114,0	0,2	—	—	—	—	2,0	7,9	88,6	—	212,7
1937/38	157,4	—	—	—	—	—	—	1,4	41,6	—	200,4
1938/39 ¹⁾	90,4	—	—	—	—	—	—	0,0	42,4	20,0	152,8
Gesamter Zeit- raum 2)	1 054,9	838,7	292,7	11,2	1,5	244,4	1 157,1	176,2	195,6	20,0	3 992,3
Anteile an In- vestit. ins- gesamt	26,5	21,0	7,3	0,3	0,0	6,1	29,0	4,4	4,9	0,5	100,0

1) Geschätzt.

2) Ohne Kriegsschäden.

Quelle: Jugoslovenske državne željeznice: Završni računi 1918/19—1937/38, Subotica 1939, S. 420—432.

Aufgrund des Finanzierungsgesetzes und der Gesetze über die Budget-zwölftel waren finanzielle Mittel für den Eisenbahnbau genehmigt worden, die vorläufig aus der Staatskasse kreditiert werden sollten. Sie wurden in Anspruch genommen, wenn keine anderen Finanzierungsmöglichkeiten in einem bestimmten Jahr vorhanden waren. Besonders hoch waren sie im Jahre 1923/23 (283,7 Mill. Dinar) und 1929/30 (318,4 Mill. Dinar). Die gesamten Zuflüsse aus der Staatskasse betrugen in zwanzig Jahren 838,7 Mill. Dinar, ein Fünftel aller Eisenbahninvestitionen.

Eine nicht ganz unwesentliche Rolle spielten beim Eisenbahnbau die Mittel aus den Kriegsreparationen, die Deutschland an Jugoslawien nach dem Friedensvertrag des ersten Weltkrieges bezahlt hat. Für die Eisenbahnen stellte der Staat davon 2 877,1 Mill. Dinar zur Verfügung⁷³. Der größte Teil davon wurde von der Generaldirektion für die Anschaffung des Wagenparks und verschiedenen Materials für die Unterhaltung des Liniennetzes gegeben, so daß tatsächlich von der gesamten Summe nur 292,7 Mill. Dinar für den Bau neuer Strecken verwendet wurden. Davon wurde in den Jahren 1927–1934 die Strecke Belgrad–Pančevo mit der Brücke über die Donau gebaut.

Die Investitionsmittel der Reservefonds der Staatseisenbahnen und des bosnisch-herzegowinischen Baufonds waren unbedeutend. Der Reservefonds war eine ältere aus der serbischen Praxis übernommene Finanzierungsform für außerordentliche Bauarbeiten. Er wurde aus 5 vH des jährlichen Bruttoeinkommens der Eisenbahnverwaltung gebildet. Solange die Generaldirektion, die über diesen Fond verfügte, von dem Bau neuer Bahnen getrennt wurde, konnte ihr Reservefonds für diese Zwecke auch nicht verwendet werden. Nur im Jahre 1927, als der Bau neuer Bahnen für kurze Zeit unter ihre Zuständigkeit kam, waren daraus 11,2 Mill. Dinar für den Eisenbahnbau entnommen worden.

Die Geldmittel, die sich noch aus der österreichischen Zeit in dem Fonds für den Bau der Strecken in Bosnien und Herzegowina befanden, verloren durch die Inflation und den Geldumtausch an Wert. Insgesamt standen daraus nur noch 1,5 Mill. Dinar zur Verfügung.

3. Die ausgeliehenen Investitionsmittel

Die übrigen Investitionen für den Eisenbahnbau stammten aus Anleihen. Sie waren für den Staat eine hohe finanzielle Belastung, zumal sie teilweise im Ausland aufgelegt werden mußten. Der Anteil der in- und ausländischen Anleihen an den gesamten Eisenbahninvestitionen in den Jahren 1919–1939 betrug fast die Hälfte, 45 vH.

Die inländischen Anleihen

Nach einem Vorschlag von P. Milenković⁷⁴ sollten zum Bau der noch benötigten Strecken des jugoslawischen Eisenbahnnetzes insgesamt 10,5 Mrd. Dinar genügen. Für rd. 5 000 km neuer Strecken waren die Kilometerkosten auf durchschnittlich 2,1 Mill. Dinar veranschlagt worden. Das Netz sollte in 15 Jahren fertiggestellt werden, so daß jährlich Investitionen für 700 Mill. Dinar hätten aufgebracht werden müssen. Dieser Betrag sollte regelmäßig vom Staatshaushalt in Höhe von 200 Mill. Dinar und durch eine inländische Anleihe in Höhe von 500 Mill. Dinar zusammengestellt werden. Die Anleihe sollte in Form einer Lotterie vom Staat ohne Vermittlung der Banken durchgeführt werden. Um die gesamte Bevölkerung mit dieser Anleihe erfassen zu können, stellte Milenković folgendes Programm auf: Die Einnahmen der direkten Steuern betrugen damals insgesamt 650 Mill. Dinar. Das würde der Höhe der Inlandsanleihe entsprechen, und damit wären auch die Annuitäten bei einer 50jährigen Abzahlung und die Zinsen bei 8prozentiger Verzinsung bezahlt. Der Staat sollte jeden Steuerzahler verpflichten, die Anleihe in der Höhe der von ihm bezahlten direkten Steuern zu zeichnen. Diejenigen, für welche das eine zu hohe finanzielle Belastung wäre, sollten ihren Anteil mit physischer Arbeit ableisten und teils in Bargeld, teils mit Eisenbahnobligationen bezahlt werden.

Diese Form der Inlandsanleihe war aber nur in wenigen Landesteilen durchführbar, da der sogenannte Kuluk, eine alte Form der Steuerabzahlung mit physischer Arbeit, nicht überall bekannt war (meist nur in den südlichen Gebieten). Als weiteres Hindernis standen die nationalpolitischen Reibungen einer Ausführung solcher Anleihen im Wege. Wegen der regional unterschiedlichen Steuerfähigkeit wären auch die auf diese Weise gesammelten Beträge unterschiedlich hoch gewesen. Ihre Verwendung, die im Zusammenhang mit den Bedürfnissen nach neuen Strecken in den einzelnen Banschaften stehen mußte, würde der Höhe der dort gesammelten Beträge nicht entsprechen. Im Gegenteil – der größte Teil der Anleihe wäre in den entwickelten Gebieten einbezahlt und in den ärmeren südlichen Landesteilen verwendet worden. Auf eine derartige Teilung waren damals die einzelnen Banschaften noch nicht vorbereitet. Immer wieder kam es zu Unzufriedenheiten, wenn bei der Verteilung der bestimmten finanziellen Mittel nicht die Größe einer Banschaft und die Höhe ihrer Abgaben, sondern die Bedürfnisse dieser Banschaft berücksichtigt wurden.

Solche Gründe behinderten die grundsätzliche Aufstellung eines Finanzierungssystems im Eisenbahnbau. Immer wieder wurde nach sporadischen Lösungen gegriffen. Schon im Jahre 1921 wurde eine Inlandsanleihe aufgenommen; jedoch nicht im Rahmen eines festgelegten Finanzierungsprogramms, sondern weil zur Zeit die Bedürfnisse der Eisenbahnen so hoch waren, daß für ihre vorläufige Deckung eine derartige Lösung die einzig mögliche war. Es handelte sich um eine 7prozentige Investitionsanleihe in Höhe von 500 Mill. Dinar, die in Zusammenarbeit mit dem Banken-Kon-

sortium — der Gewerkschaft der Geldanstalten — durchgeführt wurde und bei der der Staat die Haftung übernahm. Mehr als zwei Drittel der Anleihe, insgesamt 357,2 Mill., wurde in Form von Obligationen an die Bevölkerung verkauft, den Rest übernahm diese Bankgewerkschaft. Die Verwendung der geliehenen Gesamtsumme gliederte sich in fünf Gruppen. Der größte Teil, 200 Mill. Dinar, sollte für die Verbesserung des Eisenbahnbetriebes benutzt werden: dazu gehörte die Befestigung der Zagreb—Belgrad—Skopje-Linie, die Vergrößerung einiger Hauptbahnhöfe und des Wagenparks, der Bau von Werkstätten und Wohnungen für die Eisenbahner. Für den Bau neuer Strecken waren 165 Mill. Dinar vorgesehen, und zwar für die „Trassierung neuer, Vollendung angefangener und Ergänzung der durch die neuen Grenzen unterbrochenen Strecken“, wie es in dem Gesetz darüber heißt. Damit waren die Bahnen gemeint, die aus den schon erwähnten Gründen in den Jahren 1922–26 gebaut wurden. 70 Mill. Dinar waren für verschiedene Anlagen in Seehäfen wie Split, Šibenik und Dubrovnik vorgesehen und weitere 20 Mill. Dinar für die Bedürfnisse der Zentralverwaltung des Verkehrs, für die Verwaltungsgebäude und Wohnungen. Der Rest sollte für den Straßenbau verwendet werden⁷⁵.

Unter Berücksichtigung der Beträge, die daraus für den Bau verschiedener Eisenbahnanlagen verwendet wurden, betrugen die gesamten tatsächlich investierten Mittel in den Eisenbahnbau aus dieser Anleihe 244,4 Mill. Dinar. Der größte Teil wurde bereits in den Jahren 1921–23 verwendet. In den nächsten sechs Jahren erfolgten die Auszahlungen in nur noch unwesentlichen Größen, 2 bis 5 Mill. Dinar jährlich (vgl. Tabelle 9).

Damit waren die realen Möglichkeiten einer Anleihe bei der Bevölkerung für längere Zeit erschöpft. Als sich der jugoslawische Eisenbahnbau im Jahre 1930 in einer neuen Finanzierungskrise befand, mußte eine Anleihe bei der staatlichen Hypothekenbank genommen werden. Das war eine der fünf staatlichen Banken (Nationalbank, Hypothekenbank, Agrarbank, Gewerbebank und Postsparkasse), die mit einem jährlichen Bilanzertag von rund 6 Mrd. Dinar (in den Jahren 1931–33)⁷⁶ neben der Nationalbank die zweitgrößte jugoslawische Bank darstellte. Die Privatbanken verfügten zu dieser Zeit über keinerlei Kapital, da sie unter der Wirtschaftskrise zu leiden hatten. Dadurch gewannen die staatlichen Geldanstalten eine Monopolstellung und konnten ihre finanzielle Tätigkeit stark erweitern, so daß sich dort der Staat immer mehr verschulden konnte. Die erwähnte Anleihe wurde im Jahre 1931 abgeschlossen, die Auszahlungen für den Eisenbahnbau erfolgten in den Jahren 1932–1938. Insgesamt wurden dafür 176,2 Mill. Dinar verwendet, der größte Teil in den Jahren 1933–1936.

1935 begann eine neue Periode in der Finanzierung des Eisenbahnbaus. Es schien endgültig möglich zu sein, den Eisenbahnbau aus dem Staatshaushalt und zusätzlich aus Inlandsanleihen ohne größere Opfer zu finanzieren. Die Lage der staatlichen Geldinstitute verbesserte sich von Jahr zu Jahr. Im Februar 1935 wurde nach der „Anordnung über die Finanzierung der

großen öffentlichen Arbeiten zur Belebung der Nationalwirtschaft, Verringerung der Arbeitslosigkeit und Beförderung des Fremdenverkehrs“⁷⁷ eine Inlandsanleihe in Höhe von 1 Mrd. Dinar abgeschlossen. Der Anteil für den Eisenbahnbau war nicht mehr führend, wie das in den 20er Jahren bei allen diesbezüglichen Anleihen der Fall war. Die Lage der Eisenbahnen hatte sich einerseits verhältnismäßig normalisiert, andererseits wurde aber zu der Zeit die größte Aufmerksamkeit dem Straßenbau gewidmet. Für den Bau neuer Strecken wurden aus dieser Anleihe insgesamt 195,6 Mill. Dinar in regelmäßigen Auszahlungen in den Jahren 1935–1939 verwendet.

Die allgemeinen Maßnahmen für den zweiten Weltkrieg haben dazu beigetragen, daß dem Eisenbahnbau wegen seiner strategischen Bedeutung plötzlich wieder große Aufmerksamkeit gewidmet wurde. In der im Jahre 1938 ausgegebenen Inlandsanleihe für öffentliche Arbeiten und Landesverteidigung in Höhe von 4 Mrd. Dinar, waren für den Eisenbahnbau allein 1,5 Mrd. Dinar vorgesehen⁷⁸. Die Mittel daraus konnten jedoch bis zum Beginn des Krieges kaum verwendet werden. Im Jahre 1938/39 dürfte ihre Höhe nicht mehr als 20 Mill. Dinar betragen haben.

Die gesamten finanziellen Mittel, die für den Eisenbahnbau aus den Inlandsanleihen stammten, hatten an den gesamten Investitionen dafür in den Jahren 1919–1939 einen Anteil von 15 vH (vgl. Tabelle 9).

Die ausländischen Anleihen

Eine wesentlich wichtigere Rolle spielten unter den ausgeliehenen Mitteln für den Eisenbahnbau die Auslandsanleihen; nicht nur wegen ihrer Höhe, sondern auch wegen der Erfahrungen, welche ihre Annahme den jugoslawischen Wirtschaftspolitikern vermittelten. Die im Jahre 1922 aufgenommene Auslandsanleihe in Höhe von 100 Mill. \$ war eines der größten Ereignisse in der jugoslawischen Finanzpolitik, ihr ungünstiges Ende eine Warnung für die zukünftigen Handlungen.

Schon gleich nach der Eisenbahnkonferenz im Jahre 1920 wandte sich die Regierung an die Vereinigten Staaten von Amerika, um dort eine größere Anleihe für den Eisenbahnbau zu bekommen. Damit wurden nicht die Kredite für eine vorläufige Einrichtung des Netzes gemeint, sondern eine langfristige Anleihe für den endgültigen Ausbau des Netzes und in erster Linie für die Adria-Strecken. Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse waren zu dieser Zeit in Jugoslawien noch längst nicht so konsolidiert, daß seiner Zahlungsfähigkeit vertraut werden konnte. Deshalb mußte ein Vermittler eingeschaltet werden. Diese Rolle übernahm die neu gegründete anglo-amerikanische Gesellschaft „Railway and Port Constructors Company in Yugoslavia Ltd.“. Die Anleihe kreditierte jedoch das amerikanische Bankenconsortium Blair, Chais & Comp. aus New York.

Trotz heftiger Auseinandersetzungen im Parlament wurden die entsprechenden Verträge Mitte des Jahres 1922 unterschrieben. Die Anleihe sollte in den folgenden fünf Jahren realisiert werden, und zwar in kleineren Beträgen in Höhe von 10 bis 30 Mill. \$. Während dieser Zeit durfte der Staat keine andere Auslandsanleihe aufnehmen. Die Verzinsung der Anleihe belief sich auf 8 Prozent, der Vermittler erhielt außerdem 9 Prozent von der Anleihe summe. Bei einem Emmissionskurs von 86,75 vH wurde der effektive Betrag von nominal 100 Mill. \$ wesentlich verringert. Für die regelmäßigen Abzahlungen und die Verzinsung garantierte der Staat mit dem Erlös aus staatlichen Monopolen und mit der Einnahme von Einfuhrzöllen. Zusätzlich wurden dafür noch die Bruttoeinnahmen der Staatseisenbahnen und künftige Einnahmen der Strecke Belgrad—Adriatisches Meer verpfändet. Nach den ursprünglichen Vereinbarungen sollten 70 Mill. \$ für den Bau der Strecke Belgrad—Kotor verwendet werden; die übrigen 30 Mill. \$ wurden dem Staat für verschiedene Zwecke zur Verfügung gestellt. Es wurde jedoch damit gerechnet, daß auch mit diesen 30 Mill. \$ noch Bahnen gebaut wurden: diejenigen, die im Gesetz über die inländische Investitionsanleihe 1921 bestimmt wurden, sowie noch sechs Strecken in Serbien, Mazedonien und Slowenien⁷⁹.

Die erste ausgezahlte Summe betrug 15 Mill. \$. Ihre Verwendung war mit 10 Bestimmungszwecken festgelegt; dabei ging es aber nicht in einem einzigen Fall um den Bau einer neuen Strecke. Es überwogen die Ausgaben für Arbeiten, die schon aus der Investitionsanleihe 1921 investiert werden sollten: die Anschaffung des Wagenparks für die Eisenbahnen, der Bau verschiedener Werkstätten und Verwaltungsgebäude des Verkehrsministeriums. Weiter sollten daraus noch einige Staatsschulden bezahlt und der Bau von Schulen, Krankenhäusern und Straßen finanziert werden⁸⁰.

Zur gleichen Zeit ließ sich die „Railway and Port Construction Co. . .“ in Belgrad nieder⁸¹. Die dort tätigen englischen und amerikanischen Fachleute sollten zuerst die Richtung der Adria-Strecke studieren. Zur Zeit, als die Anleihe beschlossen war, lagen nämlich noch keine konkreten Pläne über eine Adria-Strecke und ihre Baukosten vor. Den ausländischen Fachleuten waren die Verhältnisse im Lande nicht bekannt, weshalb ihre Arbeit auch lange Zeit keine Ergebnisse brachte.

Nach dem 1922 geschlossenen Vertrag arbeitete diese Gesellschaft in staatlicher Regie. Da sie selbst kein Bauunternehmen war, mußte sie alle Bauarbeiten an andere Unternehmen weitergeben. Da diese Vermittlung noch zusätzliche Kosten für verschiedene Provisionen verursachte und wachsende Ausgaben für das ausländische Projektbüro entstanden (dem Personal — 15 Personen — wurden die Gehälter entsprechend den amerikanischen Verhältnissen in Dollar ausgezahlt, so daß die hier entstehende Summe praktisch höher war als die Gehälter für das gesamte Verkehrsministerium mit fast zehn mal so viel Personal), wuchs der Wunsch, diese Vermittlung so schnell wie möglich abzuschaffen⁸². Das konnte erst im Jahre 1927

geschehen, als die Verhandlungen für eine zweite Emission der Anleihe geführt wurden. Die Entschädigung für die Lösung des Vertrages mußte natürlich die jugoslawische Regierung tragen.

Bei der zweiten und gleichzeitig letzten Emission der Anleihe war außer kleineren Veränderungen des Vertrages aus dem Jahre 1922 auch eine 7 %ige Verzinsung vereinbart worden. Nach einem neuen Vertrag mit der Blair, Chais & Co. vom April 1927 war der zweite Betrag der Anleihe in Höhe von 45 Mill. \$ ausgezahlt worden. Daraus sollten 15 Mill. \$ für die allgemeinen Bedürfnisse des Staates und 30 Mill. \$ für den Bau neuer Strecken verwendet werden⁸³.

Aus beiden Serien der Anleihe wurden tatsächlich insgesamt 1 157,1 Mill. Dinar für den Eisenbahnbau verwendet, was unter der Voraussetzung eines Umrechnungskurses 1 US-\$ = 57 Dinar rd. 20,3 Mill. \$ betragen dürfte⁸⁴. Davon waren in den Jahre 1922–1927 nur 52,6 Mill. Dinar gebraucht worden; bei gleichem Umrechnungskurs (er ist möglicherweise in diesen Jahren wegen der Inflation noch schlechter gewesen) stellt das weniger als 1 Mill. \$ dar. So war für den Bau neuer Strecken erst die zweite Serie der Anleihe wichtig. Die höchsten Beträge daraus sind in den Jahren 1927–1930 verwendet worden. So konnte gerade im Jahr der Weltwirtschaftskrise der höchste jährliche Investitionsaufwand (722,3 Mill. Dinar) für den Bau neuer Strecken erreicht werden. Von 1930 ab konnten jedoch für den Eisenbahnbau aus der Anleihe nur noch geringe Summen verwendet werden, die im Jahre 1936 endgültig erschöpft waren.

Obwohl diese Anleihe weitgehend nicht so ausgenutzt wurde, wie ursprünglich geplant war, stellten die Mittel daraus die wichtigste bzw. die größte Finanzierungsquelle für den Eisenbahnbau dar. Ihr Anteil an den gesamten für den Eisenbahnbau in 20 Jahren verwendeten Investitionen betrug ein knappes Drittel (vgl. Tabelle 9).

Schon in den Bestimmungen über die Verwendung der Auslandsanleihe aus dem Jahre 1922 war der Staat für den Fall, daß diese Anleihe für den geplanten Eisenbahnbau nicht ausreichen würde, bevollmächtigt, weitere Anleihen aufzunehmen. Im Laufe der Zeit ist diese Notwendigkeit immer aktueller geworden, so daß es keine Überraschung war, als die Regierung in den Jahren 1929–1932 nach neuen Auslandsanleihen suchte. Jedoch war die Lage auf dem Welt-Kreditmarkt wegen der Wirtschaftskrise so schlecht, daß es nicht gelang, Anleihen aufzunehmen. Immer intensiver waren dagegen die Angebote ausländischer Unternehmer, den Bau der Strecken in Jugoslawien zu übernehmen und zu kreditieren. Diesmal wurden von der Regierung die finanziellen und technischen Bedingungen etwas sorgfältiger als vor acht Jahren geprüft. Nach der im Oktober 1930 ausgeschriebenen Bewerbung sollten langfristige Kredite für 15 bis 20 Jahre mit einer maximalen Verzinsung von 6 % und einem Emissionskurs von 92 % gewährt werden. Insgesamt sollten acht Bahnen in einer Länge von 406 km erbaut

werden. Die technischen Daten und der Kostenvoranschlag dafür — insgesamt 1 173,2 Mill. Dinar — waren schon vorbereitet. Folgende Strecken sollten gebaut werden: Kuršumlija—Pristina, Glogovica—Peć, Veles—Prilep, Priboj—Prijepolje, Belgrad—Pančevo, Koprivnica—Varaždin, Bihać—Knin, Sv. Janž—Sevnica⁸⁵. So lag auch in diesen Plänen der Schwerpunkt nicht nur auf dem Bau der Adria-Strecken, es waren noch mehrere andere mitgeplant.

Da in der Zeit der königlichen Diktatur keine Parlamentssitzungen stattfanden, konnten die Verträge mit den betreffenden Unternehmen ohne Meinungsaustausch mit breiteren fachlichen Kreisen geschlossen werden. Die Vertragspartner waren drei Gesellschaften⁸⁶:

1. Société de Construction de Batignolles,
2. Société Européenne de Crédit Foncier et de Banque,
3. Losinger & Cie., Bern.

Die erzielten Bedingungen waren etwas schlechter als vorgesehen. Den größten Vertrag schloß die Firma Batignolles in Höhe von 1 168,7 Mill. Dinar und Verzinsung von 7 % ab. Ihre Kostenvoranschläge waren wesentlich höher als die jugoslawischen. Inzwischen waren auch wieder die Baupläne geändert und neue Strecken wie Belgrad—Resnik und Požarevac—Kučevo in Bau gegeben worden. Die Société Européenne übernahm die Arbeiten in Höhe von 230 Mill. Dinar (160 Mill. ffr.) mit ähnlichen Bedingungen: Verzinsung von 7 %, Emissionskurs 92 %⁸⁷. Die Firma Losinger & Cie. schloß einen Vertrag in Höhe von 451,2 Mill. Dinar (8 Mill. US\$) ab. Die in den Verträgen bestimmten Strecken sollten in drei Jahren erbaut werden. Den Unternehmern gelang es jedoch, mit Veränderungen der Verträge die Baufrist auf acht Jahre zu verlängern. Die Bestimmungen über die zeitliche Reihenfolge der Rückzahlung der Kredite und Zinsen blieben aber vertragsmäßig unverändert. So ergab sich, daß sie regelmäßig aus den staatlichen Mitteln bezahlt wurden, ohne daß die entsprechenden Bauarbeiten geleistet wurden.

Die Verträge wurden nach den Preisen aus den Jahren 1929–1930 geschlossen. In den folgenden Jahren sind aber die Preise und Löhne stark gesunken, so daß die Vertragssummen tatsächlich überhöht waren. Als im Jahre 1932 das Parlament wieder mit seinen ordentlichen Sitzungen begann, verlangte die Opposition eine Revision der Verträge bzw. ihre Ablösung, die auch die Regierung als notwendig erkannte. Erst Mitte des Jahres 1934 waren die Untersuchungskommissionen mit ihrer Arbeit so weit, daß die Verhandlungen mit den betreffenden Unternehmern beginnen konnten. Mit den Firmen Losinger und Société Européenne wurden die Verträge beendet, mit der Firma Batignolles wurden sie befristet weitergeführt. Unter den ungünstigsten Bedingungen wurde der Vertrag mit der Firma Losinger gelöst. Von jugoslawischer Seite mußten alle bis 30. Juni 1934 ausgeführten Bauarbeiten nach den ursprünglichen Vertragspreisen mit

einer zusätzlichen Prämie von 10 % bezahlt werden. Die endgültigen Zahlungsverpflichtungen sollten erst nach dem Urteil des Internationalen Gerichtshofes in Den Haag festgelegt werden. Mit der Firma Batignolles konnte eine Ermäßigung der Preise um 14 % für den noch nicht begonnenen Bau der Strecken Kuršumlja—Pristina und Bihać—Knin ausgehandelt werden. Diesmal waren auch die Baufristen und die Fristen für die Rückzahlungen genauer präzisiert⁸⁸.

Bis zum Jahre 1938/39 blieb der Staat diesen Gesellschaften noch insgesamt 890,9 Mill. Dinar schuldig: der Firma Batignolles 257,3 Mill. Dinar, den heimischen Unternehmern und „Stahlunion-Export“, die für Losinger & Cie. gebaut hatten, insgesamt 52,5 Mill. Dinar und der Société Européenne 581,1 Mill. Dinar⁸⁹.

Diese Beträge bezogen sich auf die Strecken Veles—Prilep (581,1 Mill.), Pristina—Peć (178,2 Mill.), Bihać—Knin (79,1 Mill.) und Požarevac—Kučevo (52,5 Mill.), so daß ihr Bau wesentlich teurer war, als es in den Abschlußrechnungen der Verwaltung für den Bau neuer Strecken ausgewiesen wurde. Bei Berücksichtigung dieser Summen werden die Kilometerkosten für die Strecke Veles—Prilep 10,0 Mill. Dinar, für Pristina—Peć 4,6 Mill. Dinar und für Požarevac—Kučevo 2,9 Mill. Dinar betragen haben. Rechnet man diese Summe den gesamten verwendeten Investitionen für den Eisenbahnbau in den Jahren 1919—39 zu, dann ergibt sich ein Betrag von 5 136,7 Mill. Dinar.

Die Rückzahlungen dieser Schulden sowie der Schulden aus der Auslandsanleihe 1922/1927 wurden durch den zweiten Weltkrieg unterbrochen und gingen nicht mehr zu Lasten des Königreiches. Deshalb ist es unrealistisch, diese Summen in die geleisteten Investitionen in den Jahren 1919—1939 einzubeziehen, so daß der Betrag von 4 241,1 Mill. Dinar nach wie vor die Höhe der geleisteten Investitionen in diesen Jahren darstellt.

Tabelle 10

Erbaute Strecken in Jugoslawien in den Jahren 1919–1939¹⁾

Strecken	dem Betrieb übergeben im Jahre	Länge in km	Spur- breite	Investitions- aufwand je km in Mill. Dinar
1. Mala Krna—Požarevac	1920	16,3	normal	0,9
2. Vrhovine—Gračac	1922	91,3	"	0,2
3. Niš—Knjaževac	1922	64,5	"	0,6
4. Gornji Milanovac— Ugrinovci	1922	55,0	0,76	0,5
5. Bosanska Rača— Ugljevik	1922	44,2	0,76	0,7
6. Topčider—Mala Krna	1924	65,1	normal	2,1
7. Bosanska Krupa—Bihać	1924	32,2	"	1,3
8. Ormož—Murska Sobota	1924	38,1	"	1,4
9. Paraćin—Stalać	1924	21,6	0,76	0,3
10. Veles—Štip	1924	52,6	normal	1,7
11. Doljevac—Prokuplje	1925	23,0	"	1,3
12. Užice—Vardište	1925	57,9	0,76	4,1
13. Gračac—Knin	1925	63,3	normal	2,5
14. Štip—Kočani	1926	33,4	"	1,0
15. Klarija—Crnja	1926	8,0	0,76	1,7
16. Titel—Orlovat	1927	27,6	normal	1,6
17. Belgrad—Obrenovac	1928	39,6	0,76	2,4
18. Uvac—Priboj	1929	5,9	0,76	2,4
19. Kragujevac—Kraljevo	1929	55,5	normal	3,0
20. Rogatec—Krapina	1930	19,4	"	1,8
21. Prokuplje—Kuršumlija	1930	33,6	"	1,6
22. Bitola—Prilep	1930	44,3	"	1,6
23. Trebinje—Bileća	1931	36,9	0,76	0,8
24. Raštelica—Bradina	1931	7,8	0,76	8,4
25. Bakar—Bakar Hafen	1931	10,1	normal	2,6
26. Kraljevo—Raška	1931	68,1	"	4,6
27. Raška—Mitrovica	1931	64,4	"	2,9
28. Belgrad—Resnik	1934	14,1	"	2,8
29. Klenak—Šabac	1934	4,0	"	3,8
30. Belgrad—Pančevo	1935	26,3	"	2,7*
31. Priština—Peć	1936	88,4	"	2,4
32. Veles—Prilep	1936	85,1	"	3,2
33. Koprivnica—Varaždin	1937	42,0	"	0,9
34. Bileća—Nikšić	1938	71,3	0,76	1,0
35. Sv. Janž—Sevinča	1938	13,4	normal	2,0
36. Ustiprača—Foča	1939	41,6	0,76	2,4
37. Požarevac—Kučevo	1939	60,8	normal	2,1

* Ohne die Donau-Brücke

1 Zusammengestellt aus den Quellen s. Anm. 58.

III. Der Straßenbau von 1919 bis 1939

Zwischen den beiden Kriegen müssen beim Straßenbau in Jugoslawien zwei Phasen unterschieden werden: Die Zeit von 1919 bis 1934 und die Zeit von 1935 bis zum Anfang des zweiten Weltkrieges. Während in der ersten Phase der Schwerpunkt auf der Wiederherstellung des Straßennetzes lag, wurde erst in der zweiten Hälfte der 30er Jahre die Wichtigkeit des Straßenverkehrs erkannt und mit dem Bau neuer Straßen begonnen. Dazu hatte nicht nur die zunehmende Motorisierung im Lande beigetragen, sondern auch der wachsende Fremdenverkehr und bestimmte internationale Straßenbaupläne. Die Beschleunigung des Straßenbaus wurde Ende der 30er Jahre auch eine Folge der Kriegsvorbereitungen.

Die Möglichkeiten für eine Untersuchung des Straßenbaus in dieser Zeit sind nur begrenzt. Seine Organisation wurde nicht von einer zentralen Stelle geleitet, wie das beim Eisenbahnbau der Fall war, sondern auf der Ebene der Gemeinde, der Banschaft oder des Staates. Die Erfassung der Investitionen nach den einzelnen Banschaften ist unmöglich. Den Statistiken für die geleisteten technischen Arbeiten des Bauministeriums lassen sich die nach Banschaften gegliederten Investitionen für den Straßenbau entnehmen⁹⁰. Dabei werden aber die Ausgaben für Fahrbahnen, Brücken, Übergänge und Befestigungsarbeiten mitgezählt.

Die Teilung der Investitionen auf die Netto- und Reinvestitionen ist beim Straßenbau wichtig. Das geht aus der Natur der Straße hervor, da sie in den meisten Fällen schon früher ein einfacher Weg oder sogar eine Kunststraße war. Die Verbesserung ihrer Fahrbahnen bzw. ihre Wiederherstellung wird deshalb ebenso bedeutend wie der Bau einer vollkommen neuen Straße oder eines Teiles der bestehenden Straße. Die Ausgaben für die laufende Unterhaltung der Straße müssen davon unterschieden werden.

1. Die Wiederherstellung der Straßen von 1919 bis 1934

In den ersten Nachkriegsjahren beschränkten sich die jugoslawischen Vorstellungen über den Straßenbau auf eine oberflächliche Wiederherstellung des Netzes, so daß der Verkehr mit Zugwagen und Transporttieren möglich war. Etwa bis zum Jahre 1930 dürfte das ganze Straßennetz in dieser Weise repariert worden sein. Das geht aus den Angaben über die in diesen Jahren erfolgten Reparaturinvestitionen hervor.

Die amtlichen Angaben darüber beziehen sich nur auf die Jahre von 1926 bis 1930. Für die Jahre davor lassen sich solche Investitionen nur schätzungsweise überblicken. Unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Landes und der geringen Bedeutung, die der Straße zu dieser Zeit zukam, lassen sich die jährlichen Ausgaben für diese Reparaturen mit 50 Mill. Dinar bestimmen. Berücksichtigt man den zwischen 20 000 und

21 000 Dinar liegenden Investitionsaufwand je Kilometer reparierter Straße in den Jahren 1926 bis 1930 (vgl. Tabelle 11), so dürften in der Zeit von 1919 bis 1925 insgesamt etwa 17 500 km Straßen repariert worden sein. So ergibt sich, daß von 1919 bis 1930 insgesamt 43 097 km Straßen wiederhergestellt wurden. Bei einem Gesamtbestand von ca. 38 000 km Straßen bedeutet das eine Gesamtreparatur des Netzes in den ersten zehn Jahren nach der Gründung des Staates. Da dafür insgesamt 882 Mill. Dinar ausgegeben wurden, läßt sich im Vergleich mit den Investitionsaufwendungen je Kilometer reparierter Straße in den späteren Jahren (vgl. Tabelle 15), die wesentlich höher waren, feststellen, daß die durchschnittlichen Reparaturkosten je Kilometer in Höhe von 20 500 Dinar nur eine oberflächliche Wiederherstellung des Straßennetzes ermöglichten.

Eine regionale Untersuchung des Straßenbaus in diesen ersten Jahren ist wegen fehlender Angaben nur in beschränktem Rahmen möglich. Die Schwierigkeit besteht darin, daß der jährliche Investitionsaufwand für den Straßenbau nicht den für das gleiche Jahr angegebenen wiederhergestellten oder umgebauten Straßenkilometern entspricht. Mit der Zusammenfassung der Leistungen über mehrere Jahre wird diese Differenz vermindert. In unserem Fall stehen aber die Angaben über den regionalen Straßenbau nur für die Jahre 1929 und 1930 zur Verfügung, so daß die Applizierung der Ergebnisse darauf auf die Jahre hiavor nur mit größter Vorsicht gemacht werden können. Zwei Koeffizienten werden dafür verwendet: der Investitionsaufwand je Kilometer der reparierten Straße und der Investitionsaufwand je Kilometer des klassifizierten Straßennetzes in einer bestimmten Region. Dabei spielen die Bodenverhältnisse eine Rolle, die sowohl bei der Reparatur als auch beim Bau neuer Straßen berücksichtigt werden müssen.

In dieser ersten Phase lag der Schwerpunkt auf der Wiederherstellung des Straßennetzes in den Donau-, Morava- und Vardar-Banschaften. Der Kilometeraufwand je klassifiziertem Straßennetz war hier am höchsten, obgleich es sich um drei wirtschaftlich unterschiedlich entwickelte Regionen handelte. Die Gründe für eine intensivere Straßeninstandsetzung im östlichen Teil Jugoslawiens sind in der Beseitigung der Kriegsschäden zu finden, da der Rückzug der österreichischen Armee über diese Gebiete erfolgte. Im Fall der Vardar-Banschaft strebte man noch ein anderes Ziel an, — dasselbe wie beim Eisenbahnbau — nämlich die gebirgigen, politisch isolierten Gebiete verkehrsmäßig erreichbar zu machen. Da dort auch ein größerer Teil der Armee stationiert war, wurde diese Notwendigkeit noch größer. Dafür spricht auch der sehr hohe Kilometeraufwand von 40 000 Dinar. In den übrigen Landesteilen wurde für die Instandsetzung der Straßennetze bedeutend weniger ausgegeben. Am wenigsten in der Draubanschaft, was aber auf deren relativ guten Straßenzustand zurückzuführen ist. Die überdurchschnittlich hohen Kosten je Kilometer in der Save-Banschaft sind ähnlich wie in der Donau-Banschaft durch die ungünstigen Bodenverhältnisse bedingt.

In den nächsten Jahren (1931–1934) wurde die Instandsetzung der Straßen wesentlich intensiver betrieben. Für die Reparaturen von insgesamt 14 136 km Straßen wurden nun 587 Mill. Dinar verwendet, d.h. verglichen mit dem vorherigen Zeitraum verdoppelten sich die Kilometerkosten. Die allgemeine Preissenkung am Anfang der 30er Jahre hat diese Differenz noch vergrößert. Die intensivierte Straßeninstandsetzung war die Folge des verstärkten Transportaufkommens. Das wichtigste Straßenverkehrsmittel war noch immer der Zugwagen, und seine Rolle wurde im Zubringerverkehr zu den Eisenbahnen noch wichtiger. Dort, wo das Eisenbahnnetz sehr weitmaschig war, bedeuteten die Straßen ohnehin die wichtigsten Verbindungen.

Regional wurden die Schwerpunkte bei der Reparatur der Straßen jetzt auch unterschiedlich gelegt. Noch immer wurde dafür in der Drau-Banschaft am wenigsten ausgegeben, weil das dortige Straßennetz nach wie vor als das beste im Lande betrachtet wurde. Diesmal reparierte man die Straßen in den Donau-, Save-, Vardar- und Küsten-Banschaften am intensivsten, was den überdurchschnittlich hohen Investitionsaufwand je Kilometer zu entnehmen ist. Dieses Verhältnis war in der Donau-Banschaft noch immer am höchsten, da die Stadt Belgrad in dieser Region lag und die Straßen ihrer Umgebung zuerst wiederhergestellt wurden. Teilweise ging es hier auch um die Reparaturen der Zubringerstraßen zu den Eisenbahnen, deren Bau auf dem weichen und sumpfigen Boden in der Ebene sehr teuer gewesen war. Dasselbe galt für die Save-Banschaft, wo ähnliche Bodenbedingungen einen guten Zustand der Zubringerstraßen zu den Eisenbahnen für den Transport landwirtschaftlicher Überschüsse notwendig machten.

Tabelle 11

Straßenreparaturen in den Jahren 1919 bis 1934

	Jugo- slawien insgesamt	Banschaften				Investitionen in 1000 Dinar							Vardar	Vrbas	Zeta
		Drau	Drina	Donau	Küsten	Morava	Save								
1919—1925 ¹⁾	350 000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
—1926	71 079	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
—1927	114 035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
—1928	131 486	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
—1929	96 614	4 536	7 163	20 571	4 904	18 169	6 549	21 526	5 100	8 096					
—1930	118 831	4 426	9 188	34 762	5 003	10 321	22 470	15 462	6 213	10 986					
—1931	161 548	6 125	10 736	43 955	11 419	16 582	19 455	22 786	16 578	13 912					
—1932	163 170	9 850	21 121	42 234	9 420	16 104	26 486	19 705	4 581	13 669					
—1933	131 289	8 797	14 024	28 223	7 043	11 860	32 812	14 564	6 465	7 501					
—1934	131 207	12 722	13 135	29 227	8 190	11 089	29 231	10 872	10 059	6 682					
Insges. 1919—1930	882 045														
Insges. 1931—1934	587 214	37 494	59 016	143 639	36 072	55 635	107 984	67 927	37 683	41 764					
Reparierte Straßen in km															
1919—1925 ¹⁾	17 500	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
—1926	3 646	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
—1927	6 699	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
—1928	5 128	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
—1929	4 961	7	980	678	344	926	68	690	433	835					
—1930	5 163	571	903	1 140	304	285	921	224	274	541					
—1931	5 188	286	871	988	548	524	252	360	475	884					
—1932	3 738	11	744	491	541	284	153	163	427	914					
—1933	2 504	5	342	310	484	202	261	209	241	450					
—1934	2 706	439	369	278	283	275	506	216	134	206					
Insges. 1919—1930	43 097														
Insges. 1931—1934	14 136	641	2 326	2 067	1 856	1 285	1 172	948	1 277	2 454					
Invest./km des Str./Netzes in 1000 Din.	6	2	4	9	4	7	4	9	5	5					
1929—1930	15	9	11	23	16	13	16	16	15	10					
1931—1934															
Invest./km repar. Str. in 1000 Din.	21,0	15,0	8,7	30,0	15,2	23,3	29,0	40,1	16,0	13,2					
1929—1930	42,2	59,0	25,5	69,9	18,2	43,2	93,0	71,0	29,8	17,0					
1931—1934															

1) Geschätzt.

Quelle: Berichte des Bauministeriums, veröffentlicht in Statistički godišnjak 1929—1937.

Die Vardar-Banschaft blieb durch ihre besondere Lage weiter begünstigt. Eine größere Anzahl von Straßenkilometern mußte auch in der Küsten-Banschaft repariert werden. Es handelte sich jedoch nur um oberflächige Reparaturen, die dort den Zugang zur Küste für Transporttiere und Zugwagen erleichtern sollten. In der Vrbas-Banschaft mußte die Straße eine Ersatzrolle für die Eisenbahn übernehmen, da wegen ihrer zentralen Lage der lokale Verkehr durch den Durchgangsverkehr sehr verstärkt wurde, und die Straßen mußten intensiver repariert werden. In den anderen Gebieten, wie z.B. den Zeta- und Morava-Banschaften, wurden dagegen überwiegend neue Straßen gebaut.

Ein Investitionsvergleich der reparierten Straßen zeigt, daß die Kosten je Kilometer in den entwickelten Dra-, Donau- und Save-Banschaften weiterhin am höchsten sind, während in den Küsten- oder Zeta-Banschaften beispielsweise für Reparaturen der dortigen einfachen Straßen nur sehr wenig Geld ausgegeben wurde. So blieben die Qualitätsunterschiede der regionalen Straßennetze weiter bestehen. In der Save-Banschaft kostete die Reparatur eines Straßenkilometers durchschnittlich 93 000 Dinar, in der Zeta-Banschaft dagegen nur 17 000 Dinar.

2. Der Bau neuer Straßen von 1919 bis 1934

Amtliche Angaben über den Bau neuer Straßen gibt es erst seit 1926. Die für die vorangegangene Zeit gemachten Schätzungen stützten sich auf dieses Jahr und die schon bekannten Voraussetzungen, die bei der Schätzung der Straßenreparaturen in den ersten Nachkriegsjahren angewandt wurden. Aus den im Jahre 1926 aufgebrachten Nettoinvestitionen von 38 Mill. Dinar für 10,6 km neugebaute Straßen läßt sich schließen, daß auch in den Jahren 1919 bis 1925 nur sehr geringe Summen dafür ausgegeben worden sind. Bei 80 km neuerbauten Straßen läßt sich der gesamte Investitionsaufwand für diesen Zeitraum mit 150 Mill. Dinar bestimmen. Unter Berücksichtigung dieser Schätzung und mit Hilfe der amtlichen Angaben für die Jahre von 1926 bis 1934 ergibt sich für die Zeit von 1919 bis 1934 insgesamt ein Neubau von Straßen von knapp 1 000 km, wofür 1,1 Mrd. Dinar investiert worden sind. Vergleicht man diese Summe mit der Höhe der Reinvestitionen in derselben Zeit (1,5 Mrd. Dinar), so wird die geringe Rolle, die dem Straßenbau zukam, ersichtlich.

Die Höhe der Nettoinvestitionen in den einzelnen Jahren war sehr unterschiedlich, in den Jahren von 1927 bis 1929 jedoch am höchsten. Das war aber nicht die Folge eines veränderten Konzeptes zugunsten des Straßenbaus, sondern eher das Vorhandensein einer kurzfristigen Finanzierungsmöglichkeit. Andererseits ist anzunehmen, daß für die Instandsetzung und den Straßenbau ähnliche jährliche Beträge angestrebt worden waren, jedoch in den Jahren nach der Krise eine kostenniedrigere Lösung, nämlich die Reparatur der Straßen, gefunden werden mußte. So erreichten die

jährlichen Nettoinvestitionen in den Jahren von 1930 bis 1934 nie die Höhe von 100 Mill. Dinar.

Die regionale Untersuchung des Straßenneubaus ist, ähnlich wie das bei der Straßeninstandsetzung der Fall war, durch den Mangel an vollständigen Angaben etwas begrenzt. Informationen sind nur für die Jahre von 1929 bis 1934 zu erhalten. Noch stärker als bei der Straßeninstandsetzung ist hier die Diskrepanz zwischen den jährlichen Investitionen und den im selben Jahr erbauten Straßenkilometern. Durch die Zusammenfassung von sechs Jahren läßt sie sich jedoch beträchtlich vermindern, so daß die daraus errechneten Koeffizienten durchaus verwendbar sind.

Beim Bau neuer Straßen lag der Schwerpunkt in den weniger entwickelten Gebieten, dort, wo das Straßennetz besonders weitmaschig war. Die Zeta-, Vrbas-, Vardar- und Küsten-Banschaften wurden bevorzugt, aber nicht zufällig waren neue Straßen auch in der Morava-Banschaft mit am intensivsten gebaut worden. Die Gründe hierfür waren in der serbischen zentralistischen Politik zu finden, die ähnlich wie beim Eisenbahnbau ihr zentrales Land bevorzugte. Auch beim Neubau der Straßen wurden regional weiterhin große Unterschiede gemacht. Bei einem durchschnittlichen Aufwand von rund 1 Mill. Dinar je Kilometer neuerbauter Straße lagen die entsprechenden Aufwendungen in den Zeta-, Küsten- und Vrbas-Banschaften weit darunter; am niedrigsten in der Küsten-Banschaft mit 0,3 Mill. Dinar. Dagegen sind in den Gebieten der Save- oder Morava-Banschaften und in den anderen entwickelten Landesteilen wesentlich höhere Mittel aufgewendet worden: In der Save-Banschaft betrugen sie durchschnittlich sogar 5,6 Mill. Dinar. Aus diesen Unterschieden ist ersichtlich, daß gute Straßen nur in den entwickelten Gebieten gebaut wurden. So war es auch möglich, daß in der Zeta-Banschaft innerhalb von sechs Jahren 134 km Straßen erbaut wurden, dagegen in der Save-Banschaft nur 3 km (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12

Straßenneubau in den Jahren 1919 bis 1934

	Jugo- slawien insgesamt	Banschaften								Save	Vardar	Vrbas	Zeta
		Drau	Drina	Donau	Küsten	Morava	Investitionen in 1000 Dinar						
1919—1925 ¹⁾	150 000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
—1926	38 020	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
—1927	117 742	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
—1928	175 274	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
—1929	269 195 ²⁾	3 529	6 970	3 383	3 115	15 347	.	971	6 167	5 670	6 343	.	
—1930	76 983	2 665	6 897	5 026	884	26 856	1 818	1 818	9 797	1 560	21 480	.	
—1931	92 725	1 022	17 495	17 294	8 480	17 698	2 742	2 742	9 868	7 244	10 882	.	
—1932	53 948	893	5 518	8 085	2 020	11 324	1 424	1 424	7 122	5 058	12 504	.	
—1933	47 770	977	4 023	12 545	4 778	5 398	2 452	2 452	7 340	5 284	4 973	.	
—1934	67 372	2 450	2 934	7 703	4 233	10 111	18 020	18 020	7 580	5 947	8 394	.	
Insgesamt 1929—1934	607 993	11 736	43 837	54 036	23 510	86 734	27 427	27 427	47 874	40 763	64 576	.	
Insgesamt 1919—1934	1 079 029	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1919—1925	80,0	.	.	.	.	.	Neuerbaute Straßen in km	.	.	.	.	.	
—1926	10,6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
—1927	27,6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
—1928	117,0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
—1929	340,0 ²⁾	1,6	2,5	1,0	0,2	9,1	0,0	0,0	0,0	4,3	7,3	.	
—1930	61,2	4,1	0,0	0,3	1,3	13,8	0,0	0,0	4,4	0,0	37,3	.	
—1931	108,4	0,0	8,4	16,0	48,0	8,0	1,0	1,0	4,2	3,6	19,2	.	
—1932	90,7	0,0	1,3	24,2	1,2	3,5	0,4	0,4	5,8	26,0	28,3	.	
—1933	60,1	0,0	2,5	2,8	24,0	1,0	3,5	3,5	11,8	2,0	12,7	.	
—1934	77,3	5,7	5,7	0,2	13,0	5,2	0,0	0,0	21,0	7,5	29,0	.	
Insgesamt 1929—1934	737,7	11,4	20,4	44,5	87,7	40,6	4,9	4,9	47,2	43,3	133,8	.	
Insgesamt 1919—1934	972,9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Invest./km des Str.Netzes in 1000 Din.	15	3	9	9	10	20	4	4	11	16	16	.	
1929—1934												.	
Invest./km der neuerbauten Str. in Mill. Din.	0,8	1,3	2,1	1,2	0,3	2,2	5,6	5,6	1,0	0,9	0,5	.	
1929—1934												.	

1) Geschätzt.

2) Einschl. nicht regional aufgliederter Investitionen in Höhe von 217,7 Mill. Dinar bzw. 314,0 neuerbauter km. Quelle: Berichte des Bauministeriums, veröffentlicht in Statistički godišnjak 1929 bis 1937.

3. Die unterschiedlichen Meinungen über die Funktion der Straße

Trotz der Bemühungen, das Straßennetz einigermaßen wieder herzustellen und zu ergänzen, traten in der jugoslawischen Fachpresse etwa seit 1934 immer schärfere Klagen gegenüber dem forcierten Eisenbahn- und vernachlässigten Straßenbau auf. In den nördlichen entwickelten Gebieten verlangte man, daß den Autostraßen gegenüber der Eisenbahn auf den kurzen Strecken der Vorzug zu geben sei. Der Eisenbahn warf man ihre Monopolstellung vor, die sie durch die fiskalische Politik anstatt durch ihre Modernisierung gewann.

Solche Behauptungen hörte man nur dort, wo der Automobilverkehr sich zu entwickeln begann – sei es durch den heimischen oder durch den Fremdenverkehr – und dort, wo Grenzgebiete mit den Autobahnplänen von Italien und Deutschland in Berührung kamen. Für die Drau- und Save-Banschaften hatten vor allem die italienischen Autobahnpläne konkrete Bedeutung. Nach dem von dem italienischen Senator Puricelli projektierten Autobahnnetz sollte eine Autobahn von Venedig über Triest und das nördliche Istrien nach Fiume führen und eine andere von Monfalcone über Udine und das Isonzo-Tal nach Slowenien⁹¹. Gleichzeitig wurde der Bau von Autostraßen in der Schweiz und Österreich vorbereitet und teilweise begonnen, so daß auch die Bedenken der Jugoslawen gegen die Autostraßen in gebirgigem Land nicht mehr aktuell waren.

Die wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Landesteilen Jugoslawiens waren jedoch zu groß, daß die im Norden erkannte Notwendigkeit von Autostraßen im Süden ein Echo gefunden hätte. Der Staat hatte zu dieser Zeit noch kein Verständnis für einen beschleunigten Straßenbau. Deshalb forderten z.B. die Gebiete wie die Drau-Banschaft, wo die Motorisierung schon entsprechend entwickelt war, den Straßenbau der privaten Initiative zu überlassen⁹².

Außerdem gab es Meinungen, die der Notwendigkeit vom Autostraßenbau entschieden widersprachen. Sie setzten sich stark für die Eisenbahn und den Zugwagen als repräsentative Verkehrsträger im Lande ein. Für die Vertreter dieser Meinungsrichtung war das Pferd in den gebirgigen landwirtschaftlichen Gebieten die beste Zugkraft auf der Straße. Deshalb würde Jugoslawien noch für lange Zeit keine Autostraßen benötigen. Daß eine Straße den internationalen Gütertransport übernehmen könnte, wurde noch nicht für möglich gehalten. Für Stückgütertransporte aber sei die Entfernung von 300 km, so viel etwa betrug die Entfernung von den nördlichen Staatsgrenzen bis zu den adriatischen Häfen, unrentabel⁹³.

Die wichtigste Rolle wurde der Autostraße in Bezug auf den Fremdenverkehr zugestanden. Unter diesem Gesichtspunkt sah man auch die in Österreich gebauten Autostraßen, die von Wien und Salzburg in Richtung Süd-Osten führten. Der Bau der Anschlüsse würde einen großen Teil des mittel-

europäischen Fremdenverkehrs anziehen. Es wurde befürchtet, daß der Autotourismus an Jugoslawien vorbei auf die guten italienischen Straßen abfließen würde. In diesem Zusammenhang wiederholte man öfter die Äußerung des deutschen Straßenbauinspektors Dr. Todt, der zu jugoslawischen Fachleuten gesagt hatte: „Es wird beabsichtigt, die Zufahrtstraßen zu Ihrer herrlichen Heimat zu bauen, die schon immer beliebtes Reiseziel für Deutsche war“⁹⁴. Die Gegner des Baus von Autostraßen fanden, daß eine Schnellstraße für den Fremdenverkehr überhaupt nicht geeignet sei. Kein Staat wünsche es, dem Touristen einen zu schnellen Durchgang durch das Land zu ermöglichen, sondern erwartet, daß er möglichst lange Zeit durch das Land kreuzt.

Als im Jahre 1938 konkrete Pläne über den Bau der Autostraßen in Jugoslawien vorlagen, fanden ihre Gegner politische Gründe, die dagegen sprachen. Am Beispiel der Tschechoslowakei, die nach den Münchener Beschlüssen zum Bau der Autostraßen verpflichtet war, warnten sie vor der Gefahr des Eindringens der großen Mächte in das Land, falls Anschlüsse an deutsche und italienische Autobahnen vorhanden wären.

4. Der Stand der Motorisierung und der Fremdenverkehr

Um die widersprechlichen Meinungen über die Funktion der Straße besser verstehen zu können, müssen die damaligen tatsächlichen Verhältnisse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern der Straße erklärt werden. Da sich die Diskussion darüber seit Mitte der 30er Jahre entfaltete, ist die Betrachtung der Fahrzeugbestände zu derselben Zeit am sinnvollsten.

Trotz steigender Motorisierung beherrschte in allen Landesteilen der Zugwagen immer noch die Straßen. Für das Jahr 1935 sind insgesamt 900 000 registriert worden, was einer Dichte von 6 Wagen je 100 Einwohner gleichkommt. Schon hier bestanden entsprechend dem materiellen Stand der Bevölkerung regionale Unterschiede. Über die höchste Zahl der Zugwagen verfügten die nördlichen Gebiete, sowie die Morava-, Drina- und Vardar-Banschaften.

Auch die Kraftfahrzeuge waren im Norden konzentriert. Von insgesamt etwas über 9 000 Personenkraftwagen befanden sich über drei Viertel in den Drau-, Save- und Donau-Banschaften. Es ist verständlich, daß bei einer durchschnittlichen Dichte von 6 Pkw je 10 000 Einwohner die Bedürfnisse nach Autostraßen nicht erkannt werden konnten; denn in den meisten Banschaften gab es nur einige hundert Autos. Da die Motorisierung zunächst nur als Luxusanschaffung für Sonntagsausflüge verstanden wurde, waren bei dem sehr niedrigen Lebensstandard die Möglichkeiten hierfür begrenzt.

Noch niedriger war die Anzahl der Lastkraftwagen und Autobusse: Es gab insgesamt nur 3 000 Lkw und 800 Busse. Ihre regionale Verteilung unter-

schied sich nicht von der der Personenkraftwagen. Die Motorisierung war noch durch die fiskale Politik des Staates behindert. Da die Eisenbahn ihren defizitären Betrieb durch die Tarifpolitik nicht verbessern konnte, suchte sie die Ursachen hierfür in der Konkurrenz des motorisierten Straßenverkehrs, vor allem im Autobustransport. Durch eine höhere Besteuerung der Kraftfahrzeuge wurde versucht, die Eisenbahn zu Lasten des Straßenverkehrs zu unterstützen. Das Ergebnis davon war eine besonders starke Besteuerung der Autobusunternehmen, die insgesamt 18 verschiedene Abgaben zu zahlen hatten⁹⁵. Deshalb, und durch die Verteuerung des Kraftstoffs, sind in den Jahren von 1933 bis 1935 viele Kraftfahrzeuge abgemeldet worden. So ergab sich, daß im Jahre 1935 genau so viele Autobusse wie sechs Jahre zuvor existierten (812 gegenüber 803). Nur der Bestand an Krafträdern konnte schneller zunehmen (gegenüber 1929 um knapp 25 vH), da die Ausgaben für Anschaffung und Unterhaltung am niedrigsten waren. Der Bestand an Personenkraftwagen nahm von 1929 bis 1935 um 12 vH, der an Lastkraftwagen sogar nur um 5 vH zu⁹⁶.

Obwohl sich der Fremdenverkehr in Jugoslawien vollkommen unorganisiert entwickelte, war seine Rolle nicht ganz unbedeutend. In einem für den Tourismus günstigen Jahr, 1935, als die Folgen der Krise nicht mehr nachwirkten und der kommende Krieg noch nicht zu spüren war, gab es in Jugoslawien insgesamt 1 Million Touristen. Die am meisten aufgesuchten Urlaubsorte lagen in den Dra-, Donau-, Save-, Küsten- und Zeta-Banschaften. Mehr als drei Viertel aller Touristen waren Jugoslawen, jedoch nahm die Anzahl der Ausländer von Jahr zu Jahr zu. An sie, als potentielle Autofahrer, wurde auch bei den Straßenbauplänen gedacht. Ihre nationale Zusammensetzung war sehr vielseitig, es überwogen aber die Touristen aus der Tschechoslowakei, Österreich und Deutschland. Von insgesamt rund 250 000 gab es im Jahre 1935 150 000 Gäste aus diesen drei Ländern. Durch die politischen Ereignisse nahm der Anteil der Tschechoslowaken schon in den folgenden zwei Jahren ab. Die Anzahl der deutschen Touristen stieg von 29 000 auf 69 000⁹⁷ an. Aufgrund dieser Zunahme versuchte man, den Bau von Autostraßen zu unterstützen. Daß sich der Fremdenverkehr immer mehr im Rahmen der privaten Motorisierung entwickelte, zeigen auch die Angaben über die Struktur der jährlichen Fremdenverkehrseinnahmen⁹⁸. Von der Gesamtsumme in Höhe von 700 Mill. Dinar im Jahre 1933 entfielen auf alle Verkehrsträger 236 Mill. Dinar oder 34 vH, während im Jahre 1939 dieser Anteil an den gesamten Einnahmen in Höhe von rund 950 Mill. Dinar nur noch 23 vH betrug. Als Verkehrsträger wurden die Eisenbahn, Dampfer und Autobusse berücksichtigt. Ihr Anteil an den Fremdenverkehrseinnahmen blieben verhältnismäßig konstant: die Eisenbahnen bezogen zwischen 70 und 80 vH, die Autobusse zwischen 7 und 9 vH, während der Rest auf die Einnahmen für Dampferfahrten entfiel.

Tabelle 13

Der Fahrzeugbestand im Jahre 1935

	Kraftfahrzeuge			Kraft- räder	Pferde- wagen
	Personen- kraft- wagen	Last- kraft- wagen	Busse		
Drau-Banschaft	1 716	711	152	1 320	84 135
Drina-Banschaft	430	66	83	150	65 479
Donau-Banschaft	3 034	851	153	1 046	266 947
Küsten-Banschaft	383	140	86	231	11 264
Morava-Banschaft	273	60	19	84	131 149
Save-Banschaft	2 562	919	162	964	211 664
Vardar-Banschaft	438	87	67	70	76 059
Vrba-Banschaft	172	24	26	76	39 168
Zeta-Banschaft	361	193	55	80	12 293
Jugoslawien, insgesamt	9 369	3 051	803	4 021	898 158

Quelle: Statistički godišnjak 1934–35, S. 117.

Tabelle 14

Der Fremdenverkehr im Jahre 1935

	Zahl aller Touristen	darunter	
		Ausländer	Jugoslawen
Drau-Banschaft	196 206	48 637	147 569
Drina-Banschaft	60 091	9 449	50 642
Donau-Banschaft	215 311	34 845	180 466
Küsten-Banschaft	80 625	2 288	53 314
Morava-Banschaft	69 451	37 311	67 263
Save-Banschaft	191 968	68 882	123 086
Vardar-Banschaft	79 973	8 264	71 709
Vrba-Banschaft	30 653	4 394	26 259
Zeta-Banschaft	85 450	38 244	47 206
Jugoslawien, insgesamt	1 009 728	243 214	767 514

Quelle: Statistički godišnjak 1934–35, S. 236–239.

5. Der internationale Druck

Die internationale Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs, beeinflusst durch die Entwicklung in den USA, drängte dazu, transkontinentale Autostraßen zu bauen. Sie sollten die Länder und Kontinente einander kulturell und wirtschaftlich näherbringen. Die Pläne, die seit 1930 entstanden waren, sahen den Bau von drei „Welt-Kraftwagenstraßen“ vor. Die Ostasienstraße sollte London mit Tokio verbinden, die Afrikastraße Hammerfest mit Kapstadt und die Australienstraße London mit Singapore.

Ein Teil dieser Pläne legte eine transeuropäische Durchgangsstraße von London nach Konstantinopel fest. Die Anregung dafür kam 1930 von der Automobil Association in London, so daß schon in den folgenden Jahren die geplante Trasse vorlag. Sie sollte von London über Brüssel, Köln, Nürnberg, Wien nach Budapest und von dort in zwei Varianten weiterführen: eine über Belgrad, Niš und Sofia und die andere über Kronstadt und Bukarest bis Sofia; dann weiter als eine Durchgangsstraße nach Konstantinopel. Im September 1935 wurde in Budapest eine Tagung der „Alliance internationale de Tourisme“ abgehalten, wo sich alle betreffenden Länder zum Bau dieser Straße innerhalb ihrer eigenen Grenzen verpflichteten. Wie es in der Verhandlungsschrift über diese Tagung hieß, war das Ziel dieser Bestrebungen „die Schaffung einer in der baulichen Anlage und Art der Signalzeichen möglichst einheitlichen und für Kraftwagen gut fahrbaren Fernstraße, bei der es nirgends an den notwendigen Unterkünften, Garagen, Tankstellen und sonstigen Hilfseinrichtungen fehlen und bei der alle Behinderungen durch Zoll und Visum auf das unvermeidliche Kleinstmaß herabgesetzt werden sollten“⁹⁹. Die Gesamtlänge dieser Straße von 3 100 km war auf die einzelnen Länder Europas wie folgt verteilt:

England	120 km
Frankreich	60 km
Belgien	300 km
Deutschland	710 km
Österreich	330 km
Ungarn	380 km
Jugoslawien	570 km
Bulgarien	360 km
Türkei	270 km

So ergab sich, daß auf Jugoslawien nach Deutschland der größte Teil dieser Straße entfiel. Es befand sich diesmal in einer ähnlichen Lage wie Serbien vor etwa 65 Jahren beim Eisenbahnbau. Es stellte sich die Frage, entweder den Bau dieser Straße zu unternehmen und dem alten österreichischen Grundsatz zu folgen „alles zu tun, um den Verkehr auf das eigene Staatsgebiet heranzuziehen und von fremden Staatsgebieten abzulenken“ oder sich über Rumänien und Bulgarien bei künftigem Transitverkehr auf der Straße

umgehen zu lassen. Die Richtung dieser Straße war dieselbe wie die vom Berliner Kongress 1878 festgelegte Strecke nach Konstantinopel, hatte jedoch dieses Mal für die Integration des jugoslawischen Raums viel weniger Bedeutung als es die Bahn für Serbien hatte. Die Straße lief durch die Donau- und Morava-Banschaften, wobei die nord-westlichen Gebiete und die adriatische Küste dadurch nicht begünstigt wurden. Nicht aus wirtschaftlichen, sondern aus politischen Erwägungen entschloß sich Jugoslawien für den Bau dieser Straße. Da es sich um eine 9 m breite Betonstraße handelte, die bei schlechten Bodenverhältnissen und mit mehreren Brücken gebaut werden mußte, war die Anlage außerordentlich teuer. Die Kosten dafür wurden neben den regulären Ausgaben für den Straßenbau in den Banschaften gesondert ausgewiesen. Der Gesamtaufwand wurde auf 1 Mrd. Dinar geschätzt, das ist soviel, wie für den gesamten Straßenbau Jugoslawiens in 15 Jahren aufgewendet worden war.

6. Der Straßenbau von 1935 bis 1939

Alle diese aufgezählten Umstände trugen dazu bei, den jugoslawischen Straßenbau ab 1935 zu beschleunigen. Das gilt für die Reparaturen sowohl wie für den Bau neuer Straßen. Die Investitionen für die Instandsetzung der Straßen lassen sich für den Zeitraum dieser fünf Jahre auf insgesamt rund 840 Mill. Dinar schätzen (vgl. Tabelle 15). Davon dürften etwa 11 200 km Straßen wiederhergestellt worden sein, so daß der Kilometeraufwand ca. 75 000 Dinar betrug. Obwohl zu dieser Zeit, gegen Ende der 30er Jahre, schon mit leichten Preissteigerungen gerechnet werden muß, weisen die Kilometerbeträge noch immer auf qualitätsmäßig höhere Leistungen hin als das im Vergleich zu früheren Jahren der Fall war. Jetzt dachte man tatsächlich nicht nur noch an den Zugwagen, sondern auch an das Auto. Die größere Zahl der Autofahrer in den Städten Zagreb und Belgrad, die gelegentlich zu den Orten der adriatischen Küste strömten, führte dazu, daß die Straßen in den entsprechenden Gebieten repariert wurden. So ergab sich, daß in den Save-, Donau-, Morava- und Zeta-Banschaften die Straßenreparaturen nicht nur im größten Umfang, sondern auch mit den größten Kilometeraufwänden durchgeführt wurden.

Dagegen wurde in den übrigen, nicht betroffenen Gebieten für die Straßeninstandsetzung wesentlich weniger unternommen. In der Drau-Banschaft z.B., von wo für den künftigen Straßenbau die meisten Anregungen kamen, wurde am wenigsten getan. Die Straßen für den Autoverkehr konnten nicht den dortigen Vorstellungen entsprechend aus den regulären Mitteln repariert werden. Dafür wären besondere Investitionsmittel notwendig gewesen. Unter diesen Umständen beschränkte man sich einerseits auf Reparaturen, die mehr einer laufenden Unterhaltung der Straßen entsprachen, andererseits aber konnten hier wegen der noch relativ guten Straßenverhältnisse auch weniger wichtige Straßen und Wege verbessert werden. Deswegen betrug der Investitionsaufwand für einen reparierten Straßenkilometer nur 30 000 Dinar.

Der Straßenbau in den Jahren von 1935 bis 1939

Banschaft

Jugo-
slawien
insgesamt

	Drau	Drina	Donau	Küsten	Morava	Save	Vardar	Vrbas	Zeta
	Nettoinvestitionen in 1000 Dinar								
1935	109 824	1 740	5 114	4 891	6 532	4 658	6 405	3 984	26 419
1936	55 527	2 043	4 427	2 870	7 728	2 818	5 040	3 979	20 123
1937	261 740 ¹⁾	1 845	3 055	19 260	4 304	12 718	7 792	4 212	29 127
1938 ²⁾	91 400	2 200	3 500	20 200	4 800	13 300	8 000	4 500	30 000
1939 ²⁾	101 900	4 100	3 300	25 000	4 000	15 500	8 600	4 800	31 500
Insges. 1935-1939	580 391	11 928	19 396	121 620	20 865	55 778	19 703	21 475	137 169
	Neuerbaute Straßen in km								
1935	115,8	0,0	1,7	23,0	2,2	0,8	4,8	5,6	77,0
1936	37,8	0,0	0,0	11,5	4,0	3,2	0,3	3,5	6,8
1937	26,6	6,0	5,0	2,3	4,3	4,3	0,0	0,0	5,7
1938 ²⁾	33,5	8,0	4,2	4,5	4,8	2,4	1,4	1,1	4,6
1939 ²⁾	52,7	10,5	1,2	15,8	5,2	5,7	2,1	2,8	7,3
Insges. 1935-1939	266,4	24,5	12,1	67,1	20,4	16,4	8,6	17,0	103,1
Invest./km d. Straßen- netzes in 1000 Dinar	13,8	2,5	4,1	18,6	7,8	12,2	2,6	8,1	7,9
Invest./km d. neuerb. Str. in Mill. Dinar	2,2	0,5	1,6	1,8	1,0	3,5	2,5	4,2	1,3
	Reinvestitionen in 1000 Dinar								
1935	140 902	15 718	13 231	41 839	4 491	11 827	24 372	10 371	11 652
1936	136 500	11 559	12 731	34 146	4 038	17 891	31 255	10 716	8 567
1937	187 942	11 660	11 106	57 344	4 118	21 422	43 288	12 418	19 686
1938 ²⁾	188 610	11 500	12 710	43 520	6 315	22 310	47 520	15 108	21 654
1939 ²⁾	187 260	11 100	12 300	45 030	6 110	22 890	46 810	15 200	20 130
Insges. 1935-1939	841 214	61 537	62 078	221 879	25 072	96 340	193 245	63 813	81 689
	Reparierte Straßen in km								
1935	2 332	368	184	547	181	228	119	220	198
1936	1 884	157	228	387	133	128	403	193	207
1937	2 356	596	178	471	81	119	312	162	223
1938 ²⁾	2 204	452	197	422	112	140	289	201	210
1939 ²⁾	2 420	481	158	502	111	124	304	285	240
Insges. 1935-1939	11 196	2 054	945	2 329	618	739	1 427	1 113	873
Invest./km d. Straßen- netzes in 1000 Dinar	20,0	13,1	13,2	34,0	9,4	21,1	25,0	14,5	19,4
Invest./km d. repar. Str. in 1000 Dinar	75,1	30,0	65,6	95,2	40,5	130,3	135,4	57,3	75,8

1) Einschl. 174,6 Mill. Dinar für die Donau-Brücke. — 2) Geschätzt.

Quelle: Berichte des Bauministeriums veröffentlicht in Statistički godišnjak 1929 bis 1937.

Die gleichen regionalen Proportionen lassen sich auch für den Bau neuer Straßen seit 1935 feststellen (vgl. Tabelle 15). Die gesamten Nettoinvestitionen dürften in fünf Jahren 580 Mill. Dinar betragen haben. Rechnet man die 174 Mill. Dinar für den Bau der Donaubrücke bei Belgrad auf der internationalen Fernstraße nicht mit, dann entsprach den rd. 270 km erbauten Straßen in dieser Zeit ein Kilometeraufwand von 1,5 Mill. Dinar. Aus denselben Gründen wurde von den gesamten Nettoinvestitionen 1935/39 der größte Teil in der Donau-, Morava-, Zeta- und Save-Banschaft verwendet. Der Investitionsaufwand je Kilometer läßt sich regional nur mit großer Ungenauigkeit vergleichen. Die Diskrepanzen zwischen jährlichem Aufwand und den in der gleichen Zeit fertiggebaute Straßenkilometern sind zu groß, als daß sie durch die Zusammenfassung von fünf Jahren vermindert werden könnten. So läßt sich vor allem ein Kilometeraufwand von 4,2 Mill. Dinar in der Vardar-Banschaft schwer erklären. Der Bau von gepflasterten Straßen ist für die dortigen Gebiete in jener Zeit nicht bekannt. Es ist aber möglich, daß die Straßen aus strategischen Gründen in außerordentlich schwierigem, gebirgigem Terrain gebaut worden sind. Der Aufwand in einer Höhe von 2,5 und 3,5 Mill. Dinar ist für die Save- und Morava-Banschaft verständlich, besonders da in der Morava-Banschaft zu jener Zeit die internationale Betonstraße im Bau war. Im allgemeinen waren die neugebauten Straßen Macadamstraßen und hatten nur in Ausnahmefällen gepflasterte Oberflächen. Gepflasterte, Asphalt- oder Betonstraßen existierten nur in kleinen Abschnitten von einigen zehn Kilometern. In der Drau-Banschaft sind nach amtlichen Angaben bis 1939 insgesamt 200 km moderne Straßen gebaut worden¹⁰⁰. Nach den Lisherigen Feststellungen dürfte etwa die gleiche Anzahl auch in der Save-, Donau- und Morava-Banschaft gebaut worden sein.

Das Wesentliche für diese zweite Phase des Straßenbaus war nicht so sehr der geleistete Bau, sondern vielmehr die Aufstellung des ersten Straßenbauplans für den Zeitraum von 1939–1945. Nach diesem Plan wurde für die Modernisierung der Straßen in sechs Jahren eine Summe von 2 Mrd. Dinar vorgesehen, ganz bedeutend mehr als vorher in zwanzig Jahren für den Bau neuer Straßen investiert worden war. Die Straßen, die für den Kraftfahrzeugverkehr modernisiert werden sollten, entsprachen ihren Richtungen nach den vor zwanzig Jahren geplanten Eisenbahnstrecken. Es wurde die Herstellung einer direkten Straßenverbindung zwischen den Städten Ljubljana, Zagreb, Belgrad, Skopje angestrebt sowie moderne Autostraßen von diesen Hauptstädten zur adriatischen Küste: Ljubljana-Sušak, Zagreb-Sušak und Belgrad-Kotor. Für die schenellere Entfaltung des Fremdenverkehrs sollte noch eine Autostraße längs der Adria-Küste gebaut werden. Daneben gab es natürlich in jeder Banschaft noch mehrere Straßen lokaler Bedeutung, die – aus der gleichen Summe finanziert – modernisiert werden sollten.

Die Mittel für diesen Sechsjahresplan waren regional sehr unregelmäßig verteilt. Gemessen an der Länge einzelner Straßennetze lag der Schwer-

punkt in der Vardar-, Drau-, Vrbar und Zeta-Banschaft. Die ungerechte Verteilung der Mittel verursachte große Unzufriedenheit bei den einzelnen Banschaften.

In den mehr entwickelten Gebieten wurde behauptet, daß die dortigen Bedürfnisse nach guten Straßen viel größer wären als etwa in der Zeta- oder Vardar-Banschaft. In der Drau-Banschaft wurden die notwendigen Mittel für die Modernisierung des Straßennetzes auf 670 Mill. Dinar geschätzt, das war dreimal soviel wie bewilligt worden war¹⁰¹.

Die 2 Mrd. Dinar waren wie folgt verteilt¹⁰²:

Save-Banschaft	226 Mill. Dinar
Donau-Banschaft	225 Mill. Dinar
Vardar-Banschaft	220 Mill. Dinar
Drau-Banschaft	209 Mill. Dinar
Morava-Banschaft	165 Mill. Dinar
Zeta-Banschaft	165 Mill. Dinar
Drina-Banschaft	160 Mill. Dinar
Vrbas-Banschaft	115 Mill. Dinar
Küsten-Banschaft	100 Mill. Dinar

Für die internationale Straße Subotica—Belgrad—bulgarische Grenze waren die Mittel gesondert in Höhe von 415 Mill. Dinar ausgewiesen. Da es bei der Modernisierung des Straßennetzes nicht nur um Neubauten, sondern auch um Reparaturen ging, wurde im Durchschnitt mit einem Kilometeraufwand von 0,8 Mill. Dinar gerechnet, so daß auf diese Weise rd. 2 000 km Straßen oder 5 vH des gesamten jugoslawischen Straßennetzes modernisiert werden konnten. (Die 570 km der internationalen Straße sind dabei nicht mitgerechnet.) Die regionale Verteilung der Mittel erfolgte unter dem Gesichtspunkt der Richtung der Fernstraßen, die in erster Linie erbaut werden sollten, d.h. bei der Verteilung der Mittel auf die Banschaften wurden die lokalen Bedürfnisse nur sehr wenig berücksichtigt. So war es in der Drau-Banschaft wegen ihrer Anschlüsse an italienische und deutsche Autostraßen, in der Vrbas-Banschaft wegen der Straße von Save über Banja Luka, Jajce bis Metković und in der Zeta-Banschaft wegen der Straßen Metković—Bar und Kotor—Cetinje-Mitrovica. Der weiter sehr intensive Straßenbau in der Vardar-Banschaft hatte überwiegend politische Gründe. Wegen der wenigen Verkehrswege ging es hier um eine Verbindung mit den isolierten Ortschaften. Eine ähnlich wichtige Rolle spielten aber hier nach wie vor strategische Gründe. Die Realisierung aller Pläne wurde durch den zweiten Weltkrieg zum größten Teil unterbrochen.

IV. Die Finanzierung des Straßenbaus

Der Straßenbau wurde organisatorisch nicht nur von einer zentralen Stelle geleitet, sondern, wie schon erwähnt, auf verschiedenen Verwaltungsebenen. Deshalb war seine Organisation mit der verwaltungspolitischen

Einteilung Jugoslawiens verbunden. Das Jahr 1929 brachte nicht nur wegen der neuen Verwaltungseinteilung in Banschaften eine Wende, sondern auch wegen der endgültigen Regelung der Finanzierung des Straßenbaus durch das Gesetz über Staats- und Selbstverwaltungsstraßen. Deshalb scheint es auch zweckmäßig, die Zeit vor 1929 von der folgenden getrennt zu beobachten.

1. Der Zeitraum vor 1929

Nach der Vereinigung war der Straßenbau dem Bauministerium (Ministerium für öffentliche Arbeiten) unterstellt, dem wieder die regionalen technischen Verwaltungen unterstanden. Es gab insgesamt 7 solche Verwaltungen und zwar in Ljubljana, Zagreb, Kruševac, Dubrovnik, Novi Sad, Sarajevo und Skopje, die den Straßenbau in den entsprechenden Landesteilen von der Technik her leiteten. Finanziell wurde der Straßenbau vom Staatshaushalt abhängig. Jährlich wurden dem Bauministerium aus dem Budget im Durchschnitt rd. 200 Mill. Dinar gewährt. Unter seine Kompetenzen fiel außer dem Straßenbau noch der Bau von öffentlichen Gebäuden und kommunalen Einrichtungen wie Wasser-, Elektrizitäts-, Gas- und ähnlicher Leitungen. Durchschnittlich entfielen etwa 70 vH der Investitionsausgaben dieses Ministeriums auf den Straßenbau, der Rest auf die anderen Bauten¹⁰³. So bewegten sich die Straßeninvestitionen des Bauministeriums in den Jahren 1919 bis 1929 zwischen 100 und 150 Mill. Dinar jährlich; in den ersten Jahren noch darunter, da zu dieser Zeit auch der Staatshaushalt niedriger war. Durch die Unregelmäßigkeiten des Budgets in den Jahren 1919–1923 war auch die Finanzierung des Straßenbaus gestört. Die Mittel aus der Investitionsanleihe 1921 und aus der Auslandsanleihe 1922 sollten dadurch entstandene Mängel ausgleichen. Aus der Investitionsanleihe wurden für den Straßenbau 45 Mill. Dinar bestimmt (die Gesamthöhe betrug 500 Mill. Dinar). In der Auslandsanleihe war die Finanzierung des Straßenbaus in dem restlichen, nicht aufgegliederten Betrag in Höhe von 5,2 Mill. \$ (bzw. 296,4 Mill. Dinar) neben dem Bau von Schulen, Krankenhäusern und ähnlichem enthalten. Da die letztgenannte Summe im Ganzen dem Bauministerium übergeben wurde, läßt sich schätzen, wieviel etwa auf den Straßenbau entfiel. Rund 200 Mill. Dinar daraus konnten erst von der zweiten Rate der Anleihe 1927 verwendet werden. Sie sind in den überdurchschnittlich hohen jährlichen Ausgaben für den Neubau der Straßen in den Jahren 1928 und 1929 ersichtlich (vgl. Tabelle 12). Berücksichtigt man die Höhe der gesamten Investitionen für den Straßenbau in der Zeit von 1919 bis 1929 von 1,5 Mrd. Dinar, so betrug der aus den Anleihen stammende Anteil 16 vH.

Aus diesen Feststellungen läßt sich schließen, daß im beobachteten Zeitraum bis 1929 die Initiative für den Straßenbau und seine Finanzierung von Seiten des Staates gekommen sind. Die finanzielle Lage der Selbstverwaltungskörperschaften war in diesen Jahren noch viel zu schlecht, als daß

sie imstande gewesen wären, die Mittel für den Bau der Straßen aufzubringen. Das geht auch aus den verfügbaren Angaben für das Jahr 1929 hervor, dem letzten Jahr vor der finanziellen Regelung des Straßenbaus. Von den insgesamt in diesem Jahr investierten 269,2 Mill. Dinar für den Straßenbau stammten nur 3,9 Mill. Dinar oder 1,5 vH von den Selbstverwaltungskörperschaften. Dieses Verhältnis war im Fall der Reinvestitionen günstiger: An der Summe von 96,6 Mill. Dinar partizipierten die Gemeinden und Gebiete (Oblasti) mit 10,0 Mill. Dinar bzw. 10,5 vH. Das bestätigt die Feststellung, daß die Selbstverwaltungen nur einen Teil der Straßenreparaturen übernehmen konnten und auch das nur mit regionalen Unterschieden, d.h. die höchsten Beträge wurden von den Selbstverwaltungen in Slowenien und Kroatien aufgebracht.

2. Der Zeitraum nach 1929

Die Finanzierung des Straßenbaus wurde mit zwei Gesetzen vom 13. Mai 1929 geregelt. Das erste bezog sich auf die Finanzierung der Staatsstraßen. Als solche waren insgesamt 50 Straßen mit einer Gesamtlänge von 9 833 km, ein Viertel des gesamten Straßennetzes, klassifiziert. Bau und Unterhaltung wurden wie folgt bestimmt: „Die Staatsstraßen und die entsprechenden Objekte darauf baut und unterhält das Bauministerium aus den staatlichen Mitteln und aus den Beiträgen, welche der Staat dafür aufgrund besonderer Anordnungen zur Verfügung stellt“¹⁰⁴.

Unter die Selbstverwaltungsstraßen wurden die Banschäftsstraßen I. und II. Ordnung, die Gemeindestraßen I. und II. Ordnung und die Zufahrtsstraßen zu den Eisenbahnen gegliedert¹⁰⁵. Die Banschäftsstraßen sollten aus den Mitteln der Banschafft und teilweise aus den Beiträgen ihrer Gemeinden gebaut werden; in der Regel zu 50 vH aus den Mitteln der Banschafft und zu 50 vH aus den Mitteln der Gemeinden, die vom Bau bestimmter Straßen direkte Vorteile hatten. Die Gemeindestraßen sollten aus den Mitteln der Gemeinde und aus den Beiträgen „höherer Selbstverwaltungskörperschaften“¹⁰⁶ gebaut werden. Die Baukosten für die Zufahrtsstraßen zu den Eisenbahnen mußten zu einem Drittel von der Banschafft, einem Drittel von der Eisenbahnverwaltung und einem Drittel von der Gemeinde getragen werden.

Während die Finanzierungsquelle des Staates für den Straßenbau die Zuflüsse aus dem Budget und verschiedenen Anleihen waren, stammten die Selbstverwaltungsfinanzen für den Straßenbau neben den Haushaltsmitteln einzelner Körperschaften noch aus den zu diesem Zweck aufgetragenen Steuern, wie die Beförderungs- und Kraftfahrzeugsteuer. Von den Fahrkarten gingen 25 vH ihres Verkaufspreises in den Straßenfonds der Selbstverwaltungen¹⁰⁷. Die Steuer für Fahrzeuge galt sogar für die Fahrräder¹⁰⁸. Unter Berücksichtigung der Tarife und des Fahrzeugbestandes lassen sich die Einnahmen aus diesen Steuern in Höhe von rund 73 Mill.

Dinar jährlich errechnen. Im Durchschnitt sollten auf diese Weise auf jede Banschaft etwa 9 Mill. Dinar entfallen, was aber wegen der bekannten regionalen Unterschiede in der Fahrzeugdichte nie der Fall sein konnte. Die Banschaften und Gemeinden im nördlichen und nord-westlichen Teil des Landes hatten eine viel günstigere Position.

Für den Fall, daß Banschaften und Gemeinden nicht die notwendigen Mittel für den Straßenbau aufreiben konnten, war nach dem Gesetz noch der sogenannte „Kuluk“ vorgesehen, eine mittelalterliche Form des Straßenbaus, die alle arbeitsfähigen Männer im Alter von 18 bis 55 Jahren zu Straßenbauarbeiten verpflichtete. Die Arbeitstage, die sie jährlich für den Straßenbau zu leisten hatten, wurden an ihrer Steuerfähigkeit gemessen. Für die Gehaltsempfänger galt die folgende Besteuerung: ein Tag Arbeit für eine jährliche Steuerpflicht von 200 Dinar; zwei Tage Arbeit für 500 Dinar, drei Tage Arbeit für 900 Dinar; bis zu zwölf Tage Arbeit für 10 000 Dinar und zusätzlich einen Tag für jede weitere Summe von 3 000 Dinar. Fabriken mit 1 Mill. Dinar jährlicher Steuer waren zu 55 Arbeitstagen auf der Straße oder zur Bezahlung von 330 Stundenlöhnen verpflichtet. Ähnliche Bestimmungen gab es auch für die Bauern, die sich nach der Größe ihres Anwesens richteten: 20 Morgen Land verpflichteten zu 7 Arbeitstagen. Jeder Steuerzahler hatte die Möglichkeit, manuelle Arbeit entsprechend abzuführen oder einen Ersatzmann zu besorgen¹⁰⁹. Diese Vorschriften, die im Straßenbau anderer Länder schon längst abgeschafft waren, wurden in Jugoslawien beim Bau von Gemeindestraßen, besonders in ärmeren Landesteilen, angewandt.

Ende der 30er Jahre erschloß man wegen der größeren Aufmerksamkeit, die dem Straßenbau gewidmet wurde, neue Finanzierungsquellen. Eine von ihnen war die Gründung des staatlichen Straßenfonds im Jahre 1938¹¹⁰. Alle Banschaften waren zu Abgaben in Form verschiedener Steuern verpflichtet. Besonders hervorzuheben sind die Zement- und Fahrzeugsteuern. Der Fonds wurde bei einer Aufstellung des Straßenbauplans 1939–1945 gegründet, und es wurde bestimmt, daß 1,5 Mrd. Dinar von den benötigten 2 Mrd. Dinar für die Realisation des Planes daraus kreditiert werden mußten. Die Einzahlungen der Banschaften waren ihrer Zahlungsfähigkeit nach sehr unterschiedlich. Da aber bei der Verteilung der gewährten Kredite nicht die Einzahlungen berücksichtigt wurden, gab es in einzelnen Banschaften große Unzufriedenheit. Sie war natürlich in den entwickelten Banschaften am größten. So behauptete z.B. die Drau-Banschaft, daß ihr Anteil an den Einzahlungen in den Straßenfonds 17 vH betragen hatte, während sie bei der Verteilung der Kredite nur mit 6 vH berücksichtigt worden war¹¹¹. Solche Einstellung stellt im Straßen- wie im Eisenbahnbau das größte Hindernis für die Schaffung eines regionalen Ausgleichs dar.

Zum Unterschied von allen aufgezählten Finanzierungsquellen, die als eigene Investitionsmittel bezeichnet werden könnten, gab es auch im zweiten Jahrzehnt des Straßenbaus die sogenannten ausgeliehenen Investitions-

mittel. Sie stammten aus den beiden schon bekannten Inlandsanleihen 1935 und 1938. Aus der ersten sowie der zweiten waren je 500 Mill. Dinar bewilligt. Das Außerordentliche der Anleihe 1935 war, daß sie zur Hälfte an den Straßenbau ging. Dies geschah nicht nur deshalb, weil man die Notwendigkeit des Straßenbaus erkannt hatte, sondern weil man in ihm eine geeignete Maßnahme zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit nach den Jahren der Wirtschaftskrise sah. Die 500 Mill. Dinar aus der 4 Milliarden-Anleihe von 1938 bildeten zusammen mit den Krediten aus den Straßenbaufonds die finanzielle Grundlage des sechsjährigen Straßenbauplans. Da die zweite Anleihe wegen der Kriegseignisse bis Ende 1939 kaum ausgenutzt worden war, ist anzunehmen, daß aus den beiden Anleihen insgesamt rd. 650 Mill. Dinar für den Straßenbau verwendet werden konnten. Bei einer Gesamtsumme der Straßenbauinvestitionen in den Jahren 1930—1939 in Höhe von 2,5 Mrd. Dinar waren das 26 vH.

Betrachtet man diese Zusammensetzung der tatsächlich geleisteten Straßen-Investitionen in dieser Zeit, so ergibt sich, daß jetzt die Anteile der Selbstverwaltungskörperschaften viel höher waren als in dem Jahrzehnt zuvor. Wesentliche Unterschiede bestanden jedoch bei den Netto- und Reinvestitionen. Die Banschaften und Gemeinden beteiligten sich am Neubau der Straßen weniger als an ihren Reparaturen. Beim Neubau betrug der Anteil des Staates 72 vH, derjenige der Selbstverwaltungskörperschaften 28 vH. Darunter lag der Anteil der Banschaften mit 24 vH und derjenige der Gemeinden mit 4 vH. Die Investitionen für die Straßeninstandsetzung finanzierte der Staat in einer Höhe von 55 vH, der Rest entfiel auf die Selbstverwaltungen: 39 vH an die Banschaften und 6 vH an die Gemeinden. Diese zehnjährigen Durchschnitte entsprachen nicht immer den jährlichen Leistungen. Differenzen gab es besonders bei den Reparaturen, wo in bestimmten Jahren die Anteile der Banschaften diejenigen des Staates bei weitem überschritten. Das war in den Jahren 1932, 1934 und 1935 der Fall und ist auf die Versuche zurückzuführen, die Arbeitslosigkeit zu beseitigen. Bemerkenswert sind die besonders hohen Anteile der Drau-, Donau- und Save-Banschaften in diesen Jahren, die mehr als doppelt soviel Mittel als die Zentralverwaltung für die Reparaturen der dortigen Straßen ausgaben, d.h. daß eine plötzliche Erhöhung der Ausgaben für bestimmte Zwecke nur die reicheren Banschaften vertragen konnten.

Tabelle 16

Investitionen im Straßenbau 1929 bis 1939
in 1000 Dinar

Jahr	Insgesamt	darunter		Gemeinde
		Staat	Banschaft	
Nettoinvestitionen				
1929	269 195	265 268	—	3 927 ¹⁾
1930	76 983	61 440	10 057	5 486
1931	92 725	57 060	34 483	1 182
1932	53 948	27 480	21 930	4 538
1933	47 770	31 420	16 059	291
1934	67 372	46 876	18 419	2 077
1935	109 824	85 003	23 082	1 739
1936	55 527	41 173	14 057	297
1937	261 740	231 139	24 243	6 358
1938 ²⁾	91 400	53 270	30 130	8 000
1939 ²⁾	101 900	61 000	32 500	8 400
Investitionen insgesamt im Zeitraum 1930–1939	959 189	695 861	224 960	38 368
Anteil in vH	100,0	72,4	23,6	4,0
Reinvestitionen				
1929	96 614	86 573	—	10 041 ¹⁾
1930	118 831	83 625	24 369	10 837
1931	161 548	83 404	69 495	8 649
1932	163 170	79 227	81 333	2 610
1933	131 289	75 625	47 309	8 355
1934	131 207	55 642	56 931	18 634
1935	140 902	54 953	71 603	14 346
1936	136 500	72 096	58 904	5 500
1937	187 942	115 282	64 783	7 877
1938 ²⁾	188 610	116 420	66 010	6 180
1939 ²⁾	187 260	115 100	65 200	6 960
Investitionen insgesamt im Zeitraum 1930–1939	1 547 259	851 374	605 937	89 948
Anteil in vH	100,0	55,0	39,2	5,8

1) Gebiete (Oblasti) und Gemeinden zusammen.

2) Geschätzt.

Quelle: Berichte des Bundesministeriums veröffentlicht in Statistički godišnjak 1929 bis 1937.

Die regionale Zusammensetzung der Straßeninvestitionen entsprach weitgehend der Entwicklungsstufe der einzelnen Regionen. So war es kein Zufall, daß in den Dra-, Donau- und Save-Banschaften die Investitionen der Banschaften für den Straßenbau fast in allen Fällen höher waren als diejenigen des Staates. Auch die Gemeinden konnten sich dort mit ziemlich hohen Beträgen beteiligen. In den Morava- und Drina-Banschaften waren die Anteile des Staates und der Banschaft ausgeglichen und diejenigen der Gemeinden sehr gering, während in den übrigen Regionen überwiegend der Staat für die Finanzierung des Straßenbaus zu sorgen hatte.

C. Die Ergebnisse des zwanzigjährigen

Eisenbahn- und Straßenbaus

I. Das Landverkehrsnetz Ende der 30er Jahre

1. Die Netzdichte

Durch die Fertigstellung von 1 525 km neuer Bahnen wurde das Eisenbahnnetz gegenüber 1919 um 14 vH vergrößert und seine Dichte von 3,7 auf 4,3 km je 100 qkm Bodenfläche erhöht. Damit blieb Jugoslawien seiner Eisenbahndichte nach immer noch an 14. Stelle unter den europäischen Ländern hinter Polen.

Weniger als die Erhöhung der durchschnittlichen Dichte ist für unsere Feststellungen der Ausgleich der regionalen Unterschiede in der Dichte des Landverkehrsnetzes bedeutend. Betrachtet man die Vergrößerung der Eisenbahnnetze in den einzelnen Regionen, dann läßt sich feststellen, daß unter den Regionen mit der größten Zahl fertiggestellter Streckenkilometer die Donau-Banschaft an der Spitze steht. Die Tatsache, daß dort, wo das Eisenbahnnetz schon am dichtesten war, noch zusätzlich am intensivsten weitergebaut wurde, zeigt gerade die ungünstige Folge der Entwicklung vor dem Jahre 1918. Da sich in dieser Banschaft die Hauptstadt Belgrad befand, war durch zahlreiche neue, nach allen Seiten führende Strecken das Eisenbahnnetz vergrößert worden. Das Konzept des serbischen Zentralismus hatte dabei eine nicht unwesentliche Rolle gespielt.

Die politische Meinung Serbiens, Jugoslawien sei nicht durch die Vereinigung der jugoslawischen Völker entstanden, sondern durch die Vergrößerung Serbiens durch bestimmte Gebiete, hatte für die Entwicklung des jugoslawischen Raums zwar manche Schwierigkeiten mit sich gebracht, für den Eisenbahnbau in gewisser Hinsicht jedoch Vorteile. Da war die hartnäckige Bestrebung Serbiens, gute Verkehrsverbindungen nach dem adriatischen Meer zu schaffen. Dadurch wurden die isolierten Gebiete, wie das südliche Serbien und die Zeta-Banschaft, begünstigt. Es war mehr oder weniger ein Zufall, nicht aber die Folge einer bewußten Regionalpolitik, daß in den rückständigen süd-östlichen Gebieten, die zu den Drina-, Morava- und Zeta-Banschaften gehörten, die meisten Streckenkilometer erbaut wurden. Für die Zeta-Banschaft z.B. stellte das mehr als eine Verdoppelung ihren Eisenbahnnetzes dar. Für die Morava-Banschaft bedeutete es eine Vergrößerung um 33 vH, für die Drina-Banschaft dagegen um 12 vH. Durch zusätzliche, aus politischen Gründen forcierte Streckenbauten in der Vardar-Banschaft, war ein wesentlicher Ausgleich in der Eisenbahndichte der einzelnen Regionen geschaffen worden. Die Lage der Vrbas- und Küsten-Banschaften war am schlechtesten. In der Ersten wurden zusätzlich nur 63 km, in der Zweiten sogar nur 32 km neuer Strecken gebaut.

Der Anteil der Schmalspurbahnen an der gesamten Streckenlänge wurde nicht verringert. Nach wie vor blieb etwa ein Drittel des Netzes schmalspurig. Nur die Schwerpunkte wurden etwas verlagert: Der Anteil der Schmalspurbahnen in den Zeta- und Vardar-Banschaften wurde wesentlich vermindert, dagegen aber in den Drina- und Donau-Banschaften erhöht (vgl. Tabelle 17).

Tabelle 17

Eisenbahn- und Straßendichte im Jahre 1939

Banschaften	Streckenlänge		Straßenlänge	Dichte je 100 qkm Fläche	
	Insgesamt	darunter Normalspur		Eisenbahn	Straße
			in km		
Drau-	977,6	956,8	4 704	6,2	29,7
Drina-	1 236,6	309,3	4 698	4,5	16,9
Donau-	2 574,8	2 351,8	6 524	8,1	20,7
Küsten-	386,8	146,2	2 661	2,0	13,5
Morava-	957,6	578,3	4 565	3,8	17,9
Save-	2 240,5	2 038,0	7 704	5,6	19,0
Vardar-	1 089,3	674,4	4 402	3,0	12,0
Vrbas-	711,4	143,9	2 708	3,7	14,3
Zeta-	542,2	142,8	4 200	1,7	12,7
Jugoslawien, insgesamt	10 716,8	7 341,5	42 166	4,3	17,0

Quelle: Eigene Berechnung und Statistički godišnjak 1938/39, S. 210.

Die Vergrößerung des klassifizierten Straßennetzes erfolgte durch Neubau und Reparaturen der Straßen, so daß das gesamte Straßennetz gegenüber 1919, ähnlich wie das Eisenbahnnetz, um 15 vH zunahm. So verfügte Jugoslawien im Jahre 1939 über 42 164 km Straßen. Die Zunahme von rund 5 000 km verteilte sich regional ziemlich unregelmäßig. Der Straßenbau entfaltete sich, im Gegensatz zum Eisenbahnbau, weitgehend im regionalen Rahmen. Dafür, daß aber trotzdem kein regionaler Ausgleich des Verkehrsnetzes erzielt wurde, gab es mehrere Ursachen. Eine der bedeutendsten waren die großen Qualitätsunterschiede zwischen den einzelnen regionalen Straßennetzen, die zu Anfang des beobachteten Zeitraums bestanden und die trotz intensivsten Bauens in den Regionen mit niedriger Straßendichte die Verminderung der regionalen Unterschiede verhinderten. So war es möglich, daß die Straßenlänge in der Drau-Banschaft um mehr als 30 vH vergrößert wurde, die der Zeta- und Vardar-Banschaften jedoch nur um 5 vH. Unter den Regionen mit niedriger Straßendichte konnte nur in der

Küsten-Banschaft das Straßennetz bedeutend verlängert werden, so daß dadurch auch die Verkehrserschließung innerhalb dieser Region etwas verbessert wurde. Das war auch der einzige Fall, wo das Straßennetz mangelnde Eisenbahnverbindungen ersetzt und dadurch die Gestaltung des Landverkehrsnetzes den Bedürfnissen dieser Region angepaßt hat. Die Küsten-Banschaft war eines der Landesteile, wo der Bevölkerungsagglomeration nach ein dichtes Straßennetz erforderlich war. Von der Qualität dieser Straßen läßt sich natürlich wenig Präzises sagen. Wie aus den Investitionen je Kilometer zu schließen ist, blieben die Qualitätsunterschiede der regionalen Straßennetze weiter bestehen. Die allgemeinen Bedingungen für seine Verbesserung waren im Norden jedoch günstiger als im Süden.

2. Die Verkehrserschließung des Landes

Die zwanzigjährige Bautätigkeit auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur brachte nur teilweise zufriedenstellende Ergebnisse. Vor allem wurden die Eisenbahnverbindungen in der West-Ost-Richtung geschaffen, was für die Integration des Landes am wichtigsten war. Das geschah durch die Befestigung der Ljubljana—Zagreb—Belgrad-Linie, die auf etwa Dreiviertel ihrer Länge auch eine zweite Spur erhielt. Die West-Ost-Richtung wurde noch durch die kürzeren neubauten Anschlüsse in den Drau- und Donaubenen von Slowenien bis Vojvodina verstärkt. Damit war das Erbe des österreichisch-ungarischen Eisenbahnbaus, wonach die Strecken nach Norden in Richtung Wien und Budapest liefen, den Bedürfnissen des neuen Wirtschaftsraums angepaßt. Das war jedoch in dem zentralen jugoslawischen Gebiet nicht der Fall. Durch den intensiven Streckenbau in Serbien in Richtung Adria wurde Belgrad immer wieder mit neuen Bahnen verbunden. Auf diese Weise entstand eine Verkehrsmagistrale längs der Save und Morave, die auch später eine hauptsächliche Verkehrsader blieb. Die bosnisch-herzegowinischen und montenigrischen Gebiete waren mit dieser Magistrale verbunden, aber darin nicht integriert. Trotz mehrerer Versuche ist zwischen den nördlich und westlich von der Save-Morava liegenden Gebieten und denjenigen südlich davon verkehrsmäßig kein Gleichgewicht geschaffen worden. Geographische Bedingungen sprachen dagegen. Für den Bau einer schnellen, normalspurigen Eisenbahnlinie durch diese gebirgigen zentralen Gebiete wären große technische Leistungen und hoher finanzieller Aufwand erforderlich gewesen, deren Notwendigkeit für diese wirtschaftlich unentwickelte Gegend nicht anerkannt wurde. So baute man das Schmalspurnetz weiter aus, das ein Hindernis bei der Verbindung der Außengebiete mit dem Zentrum des Landes darstellte.

Der größte Mißerfolg war jedoch das Ausbleiben der Verbindungen Serbiens mit der Adria. Die Gründe dafür lagen nicht im Mangel an finanziellen Mitteln, sondern mehr in der Organisation des Baus. Einesteils wurde der Bau der vorgesehenen Bahnen durch mehrere organisatorische Veränderungen verlangsamt, andernteils beging man den Fehler, zu viele

Strecken zum selben Ziel gleichzeitig zu beginnen. Es waren wenigstens fünf Bahnen, mit deren Bau in Richtung Adria aus den Morava- und Drina-Banschaften begonnen wurde, die aber nicht beendet worden sind. Es gab trotzdem Möglichkeiten, mit weniger Mühe nur eine Bahn bis zu ihrem Zielort an der Küste fertigzubauen und dadurch die angestrebte Verbindung zu realisieren. Es hätte genügt, die Strecke von Peč bis Podgorica weiterzubauen, ohne gleichzeitig neue Verbindungen aus Uvac, Foča und Niš zu beginnen. So ist die Frage der Integration der adriatischen Küste mit ihrem Hinterland nicht geregelt worden. Die mittelladriatischen Häfen blieben weiterhin abseits der wichtigsten Verkehrsströme, so daß Saloniki die Rolle des jugoslawischen Haupthafens behielt.

Vom Standpunkt der Integration des Landes her hatte das Straßennetz eine gleichmäßigere Verkehrserschließung ermöglicht. Das läßt sich der jugoslawischen Autostraßenkarte für 1939 entnehmen¹¹². Die dort ausgewiesenen Durchgangsstraßen bildeten ein verhältnismäßig engmaschiges Netz durch das ganze Land, das alle größeren Orte anschloß. Da es zum größten Teil durch ständige Verbesserungen lokaler Wege entstand, ohne daß dabei an den Durchgangsverkehr gedacht wurde, waren dies keine modernen Schnellstraßen. Man konnte von einer Stadt zur anderen nur mit großen Umwegen kommen. Das war besonders auf der Linie Zagreb—Belgrad der Fall, da die dortige Straße zuerst durch die Orte in der Drauebene führte, bevor sie die viel südlicher liegenden Städte Zagreb und Belgrad erreichte. Längs der Save gab es keine Durchgangsstraße.

II. Die Verkehrsleistungen

1. Die Tarifpolitik der Eisenbahnen

Auf das Transportaufkommen der Eisenbahn hatte das Tarifsystern einen ähnlichen Einfluß wie die Gestalt des Netzes. Durch die Tarifpolitik wurde versucht, ein Gleichgewicht im jugoslawischen Eisenbahnnetz zu schaffen.

Bis zum Jahre 1925 war die Durchführung einer einheitlichen, zielbewußten Tarifpolitik unmöglich. Auf dem ganzen jugoslawischen Territorium galten fünf verschiedene einschlägige Vorschriften. Wegen der Inflation wurden die Tarifsätze in den Jahren 1919—1923 mehrmals linear erhöht: Mitte 1919 um 200 %, die Gütertarife einige Monate später nochmals um 100 %; im Jahre 1920 um weitere 100 %; im Januar 1922 um 10 %; im Juli desselben Jahres nochmals um 50 %¹¹³. Dadurch überschritten sie im Jahre 1923, als wieder neue Tarifierhöhungen vorgenommen wurden (dieses Mal nach den Gütergruppen differenziert von 20 bis 100 %), alle realen Zahlungs- und Transportmöglichkeiten. Es zeigte sich, daß eine Tarifierform, die die wirtschaftlichen Möglichkeiten und Bedürf-

nisse berücksichtigte, dringend notwendig war. Diese Tarifierhöhungen in den Nachkriegsjahren waren nicht nur das Ergebnis der allgemeinen herrschenden Inflation, sondern auch die Folge der chaotischen Lage, in welcher sich der Eisenbahnverkehr wegen der unterschiedlichen Organisationssysteme und wegen des funktionsunfähigen Eisenbahnnetzes befand. Einen Ausweg daraus suchte man durch die ständigen Tarifierhöhungen vergeblich.

Die Tarifreform, welche ein neues, ab Oktober 1925 geltendes, System brachte, bedeutete eine wesentliche Vereinheitlichung und Vereinfachung des Eisenbahnverkehrs. Sie führte zwei Neuheiten ein: besondere Ausfuhrtarife für die Förderung der Ausfuhr und besondere Tarife für die Häfen Split, Šibenik, Metković, Dubrovnik und das in der Kotor-Bucht liegende Zelenika. Damit wurde versucht, die ungünstigen Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterland administrativ zu verbessern. Ursprünglich war damit nur der Transport der ein- und ausgeführten Waren durch diese Häfen gemeint; aber wegen der wirtschaftlichen Passivität Dalmatiens wurden diese besonderen Tarife bald auch für die Nahrungsmitteltransporte für den lokalen Verbrauch gültig. Die Tarifvergünstigungen betrugen für Entfernungen bis zu 200 km 22 %, bis zu 300 km 35 % und bis zu 400 km 45 % gegenüber den im Binnenverkehr geltenden Tarifen¹¹⁴. Damit sollte nicht nur ein Ausgleich mit den Häfen Sušak und Bakar geschaffen, sondern die Konkurrenz von Triest und Saloniki vermindert werden.

Besonders konkurrenzfähig war durch die Ermäßigungen auf den italienischen Eisenbahnen der Hafen Triest. Italien hatte sich gleich nach dem Friedensvertrag von St. Germain um die Versorgung Triests und Fiumes mit Gütertransporten aus dem Hinterland bemüht und besondere Vergünstigungen für tschechische und österreichische Gütertransporte über beide Häfen eingeräumt. Im Jahre 1924 wurden auch mit Jugoslawien diesbezügliche Vereinbarungen getroffen, wobei die Tarifbegünstigungen durchschnittlich 30 % und in einigen Fällen sogar bis zu 70 % betrugen¹¹⁵. Auf diese Weise war in manchen Fällen die Ausfuhr slowenischer Waren über Triest und Fiume billiger als über die jugoslawischen Häfen.

Die besonderen Tarifbegünstigungen für jugoslawische Häfen haben gleichzeitig auch zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der dortigen Industrie beigetragen. Das galt z.B. für die Zementproduktion in Split. Nach Mohoric¹¹⁶ kostete der Transport von 10 t Zement aus Split nach Maribor (Entfernung 604 km) 1 620 Dinar, für dieselbe Menge aber aus dem 254 km entfernten Ort Dovje, wo sich die slowenische Zementproduktion befand 1 190 Dinar.

Durch die Tarifänderungen in den Jahren 1929, 1933 und 1938 wurden Verbesserungen erreicht. Die Hafentarife waren etwas erhöht, die Tarife für über 400 km große Entfernungen vermindert worden. Damit schaffte man einen Ausgleich für die weitentfernten Industrien. Seit dem Jahre

1938 wurde in der Tarifordnung der Eisenbahnen die Konkurrenz des Straßenverkehrs berücksichtigt. Deswegen waren die Transportkosten für kürzere Strecken sowie die Tarifsätze für Stückgut vermindert worden.

2. Die Entwicklung der Güter- und Personenbeförderung auf der Schiene

Die Angaben über den Eisenbahntransport beziehen sich auf die Jahre 1922 bis 1938. Für den Zeitraum von 1922 bis 1926 enthalten sie nur die Ergebnisse der Beförderung des Staatlichen Eisenbahnunternehmens, nicht aber die Leistungen der noch immer bestehenden privaten Bahnen. Zu dieser Zeit befanden sich etwa 870 km Bahnen noch privat in Betrieb, d.h. ein Zehntel des Streckennetzes¹¹⁷. Da ihre Transporte jährlich nicht mehr als ein Zehntel der staatlichen betragen haben dürften, läßt sich der Zeitraum von 1922 bis 1926 mit späteren Jahren vergleichen.

Insbesondere die Güterbeförderung nahm in den Jahren von 1922 bis 1929 stark zu: Von rund 16 Mill. Tonnen im Jahre 1922 stieg sie in sieben Jahren auf 25 Mill. Tonnen. Damit war der höchste Stand in dem ganzen Zeitraum erreicht. Durch die Wirtschaftskrise nahm der Eisenbahntransport stark ab, so daß in den Jahren 1932/33 die beförderten Gütermengen auf das Niveau von 1922 sanken. In den folgenden Jahren begann er wieder langsam zu steigen.

Die durchschnittliche Transportentfernung stieg von 140 km im Jahre 1922 auf 195 km im Jahre 1938. Ihre Verlängerung war nicht nur die Folge der Tarifpolitik, sondern auch die Folge der allmählich verbesserten Erschließung des Eisenbahnnetzes.

Die Personenbeförderung dagegen stieg viel langsamer. Sie wurde von der Wirtschaftskrise besonders stark getroffen, so daß gegenüber den im Jahre 1928 50 Mill. beförderten Personen es im Jahre 1934 nur 31 Mill. waren bei einer durchschnittlichen Beförderungsentfernung von 54 km. Danach stieg die Personenbeförderung sehr schnell, was auf die neuen Tarifbegünstigungen zurückzuführen war, die man geschaffen hatte, um mit dem Straßenverkehr besser konkurrieren zu können.

Da sich der Personenverkehr auf der Schiene nur über kürzere Entfernungen entfaltete, wurde seine Entwicklung nur wenig durch die Bildung des neuen Wirtschaftsraums beeinflußt. Die rasche Steigung des Gütertransports in den Anfangsjahren ist hingegen gerade dadurch zu erklären. Auch richtungsmäßig paßten sich die Gütertransporte sofort dem neuen Rahmen an, was beim Personenverkehr nicht der Fall war. Das läßt sich aus den Angaben über die Belastung der kroatischen und einiger slowenischer Strecken in den Jahren 1923–1927 schließen¹¹⁸. Aus dem Vergleich einzelner Strecken geht hervor, daß von Jahr zu Jahr im Gütertransport die West-Ost-Strecken sowie die Lika-Bahn nach Šibenik und Split gegenüber

den in Richtung Ungarn führenden Bahnen bevorzugt wurden. Im Personenverkehr gab es in diesem Zeitraum keine Veränderungen.

Tabelle 18

Der Eisenbahntransport

Jahr	Güterbeförderung		Personenbeförderung	
	in 1000 t	Tonnen- Kilometer in Mill.	in 1000 Personen	Personen- Kilometer in Mill.
1919	.	.	.	.
1920	.	.	.	.
1921	.	.	.	.
1922 ¹⁾	15 518	1551	36 535	1 533
1923 ¹⁾	18 106	2 018	38 046	1 627
1924 ¹⁾	21 093	2 268	39 955	1 579
1925 ¹⁾	21 427	2 435	40 028	1 629
1926 ¹⁾	21 324	2 921	42 029	1 973
1927	23 138	3 251	47 560	2 136
1928	23 699	3 933	50 411	2 274
1929	24 703	4 298	49 569	2 210
1930	21 683	3 850	47 642	2 269
1931	19 255	3 410	43 220	2 154
1932	15 897	3 020	36 367	1 800
1933	15 650	3 047	32 924	1 703
1934	16 456	3 221	31 587	1 648
1935	17 461	3 306	39 666	2 224
1936	17 933	3 334	45 934	2 441
1937	20 506	3 986	54 685	2 860
1938	22 056	4 316	58 015	3 053
1939	.	.	.	.

1) Ohne private Eisenbahnen

Quelle: Statistički godišnjak 1929, S. 212–215; 1937, S. 154–157;
1938/39, S. 216–219.

Die Transportleistungen der Eisenbahnen in den einzelnen Regionen lassen sich nicht vergleichen. Da die Organisation des Eisenbahnverkehrs nicht mit der Verwaltungsgliederung des Landes übereinstimmte, stehen keine Angaben zur Verfügung. Die fünf Gebietsdirektionen verfolgten ihn statistisch nur bis zum Jahre 1927. Danach wurde er von der Generaldirektion für das ganze Land ausgewiesen. So ergibt sich für das Jahr 1922, daß der Gütertransport, gemessen an der Länge der Strecken in Slowenien, mit rund 4 000 t je Kilometer am höchsten war. Eine nur halb so hohe

Streckenbelastung wiesen die Direktionen in Zagreb über den Transport auf den kroatischen und dalmatinischen Strecken, in Subotica auf den vojvodinischen Strecken und in Sarajevo auf den bosnischen, herzegowinischen und den übrigen südjugoslawischen Schmalspurbahnen aus. Mit nur 1 000 t je Kilometer war dieses Verhältnis am niedrigsten im Bereich der Direktion in Belgrad, wozu die Bahnen in Serbien und die Normalspurbahnen in Mazedonien gehörten¹¹⁹.

Ähnlich war die Situation in der Personenbeförderung. Im Bereich der Direktionen von Ljubljana und Zagreb war sie mit 7 000 bzw. 5 000 beförderten Personen je Kilometer am höchsten, halb so hoch (rund 3 500 Personen je km) im Bereich von Sarajevo und Subotica und etwas über 2 000 Personen je Kilometer im Bereich der Belgrader Direktion¹²⁰.

Diese Differenzen waren natürlich die Folge unterschiedlicher wirtschaftlicher Aktivität in den einzelnen Landesteilen, gleichzeitig aber auch die Folge eines unterentwickelten Eisenbahnnetzes. Diese Behauptung läßt sich für die Personenbeförderung besser erklären als für die Güterbeförderung. Gerade der große Unterschied zwischen der Leistung der slowenischen und serbischen Bahnen zeigt, daß ein entsprechendes, alle wichtigen Orte umfassendes Eisenbahnnetz in Slowenien gegenüber einem weitmaschigen und räumlich schlecht verteilten Netz in Serbien eine Rolle spielte. Aus denselben Gründen war die Personenbeförderung auf den bosnischen und herzegowinischen Bahnen höher als in Serbien. Für die Güterbeförderung lassen sich die regionalen Leistungsunterschiede nicht so eindeutig erklären. Neben der regionalen Verteilung der Produktion von massiven Gütern wirkte darauf auch der sehr unterschiedlich verteilte Transitverkehr.

Für die späteren Jahre lassen sich mangels Angaben keine derartigen Vergleiche machen, so daß sich auch nicht feststellen läßt, wie sich der Bau neuer Strecken in den zwanzig Jahren auf den regionalen Eisenbahnverkehr ausgewirkt hat. Durch die Angaben über den Eisenbahnverkehr an Grenzübergängen und die Warenstruktur des Binnenverkehrs ist es aber möglich, für Ende der 30er Jahre die Belastung einzelner Strecken und die Schwerpunkte der Transporteinrichtungen einzelner Gütergruppen festzustellen. Diese Feststellungen sind vom Standpunkt des ganzen jugoslawischen Raums wichtiger als regionale Beförderungsgrößen.

Für die Jahre 1937 und 1938 ist folgende Struktur der Güterbeförderung auf den Eisenbahnen bekannt:¹²¹ Binnenverkehr 64 bzw. 68 vH, Ein- und Ausfuhr 24 bzw. 25 vH und Transitverkehr 12 bzw. 7 vH¹²². Der grenzüberschreitende Verkehr (Einfuhr, Ausfuhr, Transit) wurde im Jahre 1937 räumlich wie folgt verteilt (in 1000 t):

	Einfuhr einschl. Transit	Ausfuhr
Grenzübergänge nach Ungarn	413,5	905,8
Grenzübergänge nach Österreich	824,0	1 184,0
Grenzübergänge nach Italien	725,7	1 045,2
Adriatische Häfen	272,8	1 239,1
Grenzübergänge nach Griechenland und Bulgarien	152,6	291,4
Grenzübergänge nach Rumänien	35,9	102,4
Insgesamt	2 424,5	4 767 9

Die wirtschaftliche Bindung an das restliche Europa zeigte sich in dem starken zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr mit Österreich, Ungarn und Italien. In diesem Dreieck bewegten sich auch alle Transite. Davon wurden die Bahnen Kroatiens und Sloweniens begünstigt.

Die Warenstruktur des jugoslawischen Außenhandels bewirkte, daß der Güterverkehr mit Rumänien und Bulgarien sehr gering war. Auch der Transitverkehr auf der einst für Europa so wichtigen Balkan-Strecke Subotica—Belgrad—Sofia war unbedeutend. Diese Unterschiede in der Verteilung der zwischenstaatlichen Güterströme übten zweifellos einen Einfluß auf die Passivität der südlichen und die Aktivität der nördlichen Landesteile aus. Die Rolle der adriatischen Häfen war noch nicht so bedeutend, als daß sie hätte ausgleichend wirken können. Ihre mangelnden Verkehrsverbindungen zum Hinterland waren das größte Hindernis. Die Hälfte der gesamten Eisenbahnausfuhr über die adriatischen Häfen entfiel auf Sušak; die Anteile der südlich liegenden Häfen waren wesentlich geringer. Šibenik übernahm 18 vH, Dubrovnik 22 vH, über Split führten nur 6 vH und über Metković sogar nur 3 vH der adriatischen Eisenbahnausfuhr. Eine ähnliche Funktion wie die Häfen Šibenik und Dubrovnik übte in der jugoslawischen Ausfuhr auch der Hafen Saloniki aus, wohin im Jahre 1937 rund 250 000 t Güter über die Eisenbahn befördert wurden.

Ein gutes Drittel der gesamten Eisenbahnausfuhr bildeten im selben Jahr Walderzeugnisse, zum größten Teil verschiedene Holzsorten. Grenzbahnhöfe hierfür befanden sich in Sušak, Šibenik, Dubrovnik und Djevdjelija (an der Vardar-Strecke nach Saloniki), so daß die Strecken Karlovac—Sušak, die Lika-Bahn, Sarajevo—Metković und die Vardar-Strecke bevorzugt wurden. Holz aus Slowenien wurde nach Italien über die Strecken in Richtung Triest ausgeführt. Erze standen mit einem Anteil von 23 vH an zweiter Stelle der mit der Eisenbahn ausgeführten Güter. Sie wurden zum größten

Teil in Richtung Ungarn und Rumänien befördert. Einen Teil übernahm der Hafen Saloniki. Während für die kroatischen und serbischen Erze z.T. direkte Eisenbahnverbindungen vorhanden waren, konnten die bosnischen Erze nur mit großen Umwegen ihre Grenzbahnhöfe erreichen. Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse waren mit einem Anteil von 17 vH das dritt-wichtigste Ausfuhrgut. Sie wurden über Slowenien in Richtung Österreich und nur in kleineren Mengen nach Split, Dubrovnik und Saloniki befördert. So scheint es, als ob der vojvodinische Weizen noch immer seinen alten „historischen“ Weg benutzte, nämlich über Karlovac zur Adria. Aus der Güterstruktur der Transporte über Subotica und Fiume ist ersichtlich, daß ein Teil der landwirtschaftlichen Erzeugnisse aus Ungarn den alten Transitweg noch weiter gebrauchte. Größere Mengen verschiedener Nahrungsmittel wurden im Transit aus Triest über Slowenien nach Österreich befördert.

Unter den wesentlich geringeren Eisenbahnausfuhren befanden sich außer Kohle (35 vH) keine Güter von besonderer Wichtigkeit. Sie wurden aus Dubrovnik und Sušak und aus Österreich über die slowenischen Bahnen für den Verbrauch der heimischen Industrie transportiert.

Im Eisenbahnbinnenverkehr nehmen mit je 25 vH die Kohlen- und Holztransporte den größten Anteil ein. Kohle wurde aus Slowenien für die Versorgung Kroatiens und Belgrads in Richtung Osten befördert; aus bosnischen Gruben wurde sie nach der Vojvodina durch die Umladung vom Schmal- auf das Normalspurnetz gebracht, und die serbische Kohle wurde zur Versorgung des süd-östlichen Teils des Landes bestimmt. Bei den Holztransporten handelte es sich größtenteils um Brennholz, das aus den waldreichen Gebieten in die holzarmen befördert wurde. Das bosnische Holz transportierte man nach der Vojvodina, Serbien und Dalmatien.

Verschiedene Mineralien (zum größten Teil Baumaterial wie Zement, Sand, Kies u.ä.) mit einem Anteil von 17 vH am Eisenbahnbinnenverkehr wurden nur auf kürzeren Strecken befördert, da in der Regel die Verbrauchsorte nicht weit von den Ursprungsorten entfernt waren. Dagegen wurden auf größeren Entfernungen landwirtschaftliche Erzeugnisse transportiert, die im Binnenverkehr der Eisenbahnen einen ähnlichen Anteil wie die Mineralien hatten. Dabei ging es meistens um Getreideerzeugnisse, die aus den Donau- und Drauebenen, d.h. aus dem Norden des Landes nach Süden und Westen befördert wurden.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß abgesehen vom Eisenbahnein- und -ausfuhrverkehr die Güterströme innerhalb des Landes recht regelmäßig verteilt wurden. Sie bewegten sich in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt; die Linie Ljubljana—Zagreb—Belgrad übernahm dann ihre weitere Verteilung in West-Ost-Richtung. Weniger passend waren die Eisenbahnverbindungen für die Ausfuhr, da aus schon bekannten Gründen bestimmte Massengüter nicht auf dem kürzesten Weg ausgeführt werden konnten.

3. Die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnverkehrs

Die Ertragslage der Eisenbahnen war nicht nur von den beförderten Mengen und den Tarifen abhängig, sondern wurde zusätzlich durch besondere Ausgaben belastet. So entfiel zu Lasten der Generaldirektion die Übernahme der Bahnen von den privaten Gesellschaften, die allmählich durchgeführt wurde. Zuerst wurden im Jahre 1923 die 450 km Bahnen in Mazedonien von der Orient-Eisenbahngesellschaft in Wien und die 740 km Bahnen in Slowenien und Kroatien von der Südeisenbahn-Gesellschaft abgekauft. Dafür mußte eine französische Anleihe in Höhe von 300 Mill. ffr. aufgenommen werden. Es blieben aber noch immer 40 private Gesellschaften, die insgesamt 2 900 km Bahnen besaßen.

Abgesehen davon konnten die Einnahmen aus dem staatlichen Eisenbahnverkehr nur selten die Ausgaben überschreiten. Sie erreichten erst im Jahre 1925 mit 2,6 Mrd. Dinar ihre durchschnittliche Höhe¹²³. Bis dahin betrugen sie jährlich nur die Hälfte bzw. ein Viertel dieser Summe. Die Ursachen dafür sind bekannt: mehrere Betriebssysteme, sehr hohe Tarifsätze und ein schlecht erschlossenes Netz. Die Eisenbahneinnahmen sanken nach dem Jahre 1925, da die Tarifbegünstigungen für die adriatischen Häfen sofort einen negativen Einfluß ausübten. Sie konnten dann im Jahre 1929 wieder eine Höhe von 3 Mrd. Dinar erreichen, was gleichzeitig auch ihr Höhepunkt innerhalb des zwanzigjährigen Zeitraums darstellte. Infolge der verringerten Gütertransporte in der Zeit der Wirtschaftskrise konnte diese Höhe nicht gehalten werden. Nach einer Abnahme um 30 vH stiegen die Einnahmen aus dem Eisenbahnverkehr erst seit 1934 wieder an und erreichten im Jahre 1939 die Höhe des Jahres 1925.

Entsprechend der Lage der Eisenbahnen bewegten sich ihre jährlichen finanziellen Ergebnisse. Hohe Defizite (bis 40 vH) waren in den Jahren 1919–1921 zu verzeichnen. Die drastischen Tarifierhöhungen in den darauffolgenden Jahren haben zwar einen kurzfristigen Bilanzausgleich gebracht, der durch die Tarifreform 1929 wieder verloren ging, so daß der Eisenbahnverkehr dann bis 1933 defizitär war. Erst später wurden regelmäßige Überschüsse erzielt. Das war ein Ergebnis der verbesserten Tarifordnung von 1933 und einer allgemeinen Konsolidierung der Wirtschaft sowie des Eisenbahnnetzes selbst.

4. Der Straßentransport

Über die Transportleistungen im Straßenverkehr stehen für den beobachteten Zeitraum keine Angaben zur Verfügung. Dem niedrigen Motorisierungsstand ist zu entnehmen, daß abgesehen von einzelnen Regionen, die über eine höhere Zahl von Kraftwagen verfügten, keine besonderen Ergebnisse erzielt werden konnten.

Bezeichnend für die Entwicklung und den Stand des Straßentransports sind die Angaben über die Personenbeförderung auf den regulären Autobuslinien. Im Jahre 1938 verkehrten auf insgesamt 356 Linien 622 Autobusse, d.h. daß im Durchschnitt nur 2 Kraftwagen auf eine Linie entfielen¹²⁴. Ihre durchschnittlichen Entfernungen entsprachen der Lage des Verkehrsnetzes in den einzelnen Regionen. So betrugen sie in den nördlichen Landesteilen zwischen 30 und 40 km, in den anderen aber wesentlich mehr; z.B. über 70 km in den Küsten- und Zeta-Banschaften. Im gleichen Jahr dürften insgesamt etwa 3,5 Mill. Personen auf diesen Linien befördert worden sein¹²⁵. Am höchsten war die Zahl der beförderten Personen in den Drau-, Save- und Küsten-Banschaften. Sie bewegte sich dort zwischen 700 000 und 900 000.

Der Vergleich der Transportleistungen im Autobusverkehr des Jahres 1929 zeigt, daß sie im Laufe der zehn Jahre nicht zunahmen, sondern daß 1929 die Zahl der Autobuslinien und der beförderten Fahrgäste sogar höher war als in den folgenden Jahren. Auf 394 Linien wurden damals insgesamt über 4 Mill. Personen befördert¹²⁶. Diese rückläufige Entwicklung des Autobusverkehrs ist im Zusammenhang mit der schon erwähnten Besteuerungspolitik zu sehen. Diese Maßnahmen waren, wie sich aus der in zehn Jahren auf die Hälfte gesunkenen Zahl der Fahrgäste in den Drau-, Save- und Donau-Banschaften schließen läßt, in den Regionen mit höherer Eisenbahndichte strenger gehandhabt worden. Als staatlicher Betrieb erreichten die Eisenbahnen, daß die Entwicklung des Autobusverkehrs absichtlich behindert wurde. Autobuslinien durften dort nicht bestehen, wo bereits eine Eisenbahnverbindung vorhanden war.

5. Nationaleinkommen und Verkehr

Im Jahre 1938 wurden zum ersten Mal Daten über die Zusammensetzung des jugoslawischen Nationaleinkommens veröffentlicht. Sie beziehen sich auf die Jahre 1926, 1931, 1935, 1936 und 1937. Die Erfassungsmethode ist zwar nicht bekannt; aber aus dem Vergleich seiner Strukturen läßt sich behaupten, daß sie in allen Jahren die gleiche war. Da die Daten in den laufenden Preisen angegeben wurden, sind die absoluten Werte aus verschiedenen Jahren miteinander jedoch nicht vergleichbar. So ergibt sich, daß das Nationaleinkommen im Jahre 1926 fast doppelt so hoch war als das im Jahre 1935 (vgl. Tabelle 19).

Tabelle 19

Das Nationaleinkommen nach Wirtschaftsbereichen

	in Mill. Dinar					Anteile in vH	
	1926	1931	1935	1936	1937	1926	1937
Land- u. Forstwirtschaft	35 599	17 794	17 998	22 178	21 607	51,1	49,0
Bergbau	850	901	847	859	1 127	1,2	2,5
Industrie	5 823	3 500	5 000	5 400	6 000	8,4	13,6
Häusl. Industrie	4 837	3 628	3 386	3 100	3 050	7,0	6,9
Bauwesen	809	728	582	694	923	1,0	2,1
Handwerk	7 590	5 214	2 955	3 044	3 633	11,0	8,2
Handel	8 480	6 512	2 676	2 749	3 447	12,2	7,8
Verkehrs- u. Nachrichtenwesen	4 896	3 090	3 080	3 067	3 101	7,0	7,0
darunter:							
Eisenbahnverkehr	1 797	1 396	1 394	1 319	1 575	2,6	3,6
Kraftfahrzeugverkehr	300	300	231	282	209	0,4	0,5
Fuhrwerke	2 033	665	731	731	561	2,9	1,3
Binnenschiffahrt	150	120	93	92	117	0,2	0,2
Seeschiffahrt	316	316	326	288	295	0,5	0,6
Kredit- u. Versicherungswesen	675	625	836	940	1 051	1,0	2,3
Übrige	50	50	223	275	282	0,1	0,6
Nationaleinkommen, insgesamt	69 609	42 042	37 583	42 306	44 221	100,0	100,0

Quelle: Statistički godišnjak 1937, S. 403.

Im Jahre 1937 ist ein Nationaleinkommen in Höhe von 44,2 Mrd. Dinar erzielt worden. Vergleicht man seine Zusammensetzung nach Wirtschaftsbereichen mit der aus dem Jahre 1926, so zeigt sich, daß im Laufe der Jahre eine gewisse positive Wirtschaftsentwicklung langsam in Gang gekommen war. Der Anteil der Landwirtschaft dominierte zwar noch weiter mit rund 50 vH, nahm jedoch seit 1926 um einige Punkte ab, während der Anteil der Industrie von 8 auf fast 14 vH stieg und der des Handwerks abnahm.

Das Verkehrs- und Nachrichtenwesen beteiligte sich in allen Jahren an der Zusammensetzung des Nationaleinkommens mit einem konstanten Prozentsatz von 7 vH. Darunter war aber die Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger wesentlichen Veränderungen unterworfen. Durch die Erfassung

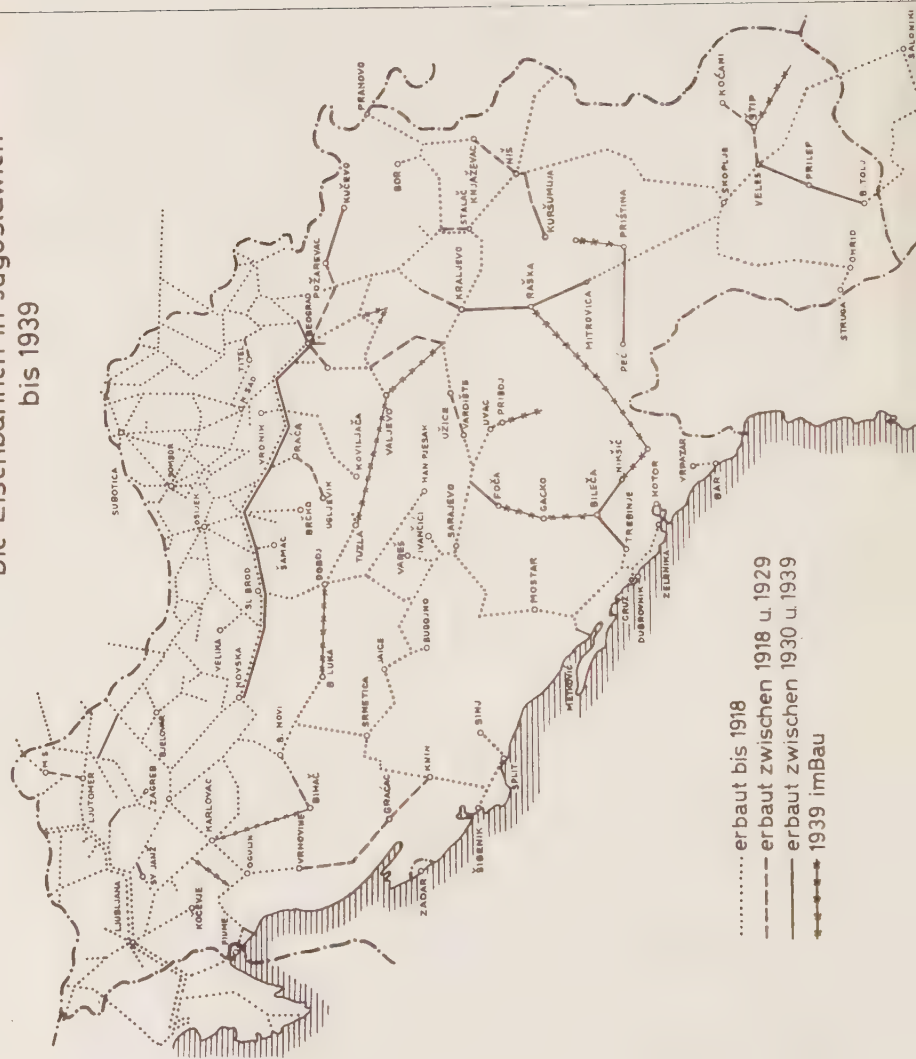
aller Verkehrsbereiche läßt sich zum erstenmal ein Überblick über ihre Leistung und eine Gegenüberstellung ihrer Bedeutung gewinnen. Nach wie vor wurde der Verkehr auf dem Lande von Eisenbahn und Pferdewagen repräsentiert, der weit wichtiger war als der Verkehr auf den Wasserwegen. Während aber im Jahre 1926 der Pferdewagenverkehr noch einen höheren Anteil am Nationaleinkommen erzielen konnte als die Eisenbahnen, änderte sich dieses Verhältnis bis zum Jahre 1937 wesentlich. Der Anteil des Eisenbahnverkehrs betrug in diesem Jahr 3,6 vH gegenüber dem Anteil des Pferdewagenverkehrs in Höhe von 1,3 vH. Diese Veränderung hing zweifellos mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes zusammen. Der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs am Nationaleinkommen blieb dagegen weiterhin sehr gering. Er betrug in den betreffenden Jahren nur 0,4 bzw. 0,5 vH.

Schlußbetrachtung

Abgesehen von der verkehrsmäßigen Erschließung Jugoslawiens, die durch den zwanzigjährigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erreicht wurde, konnten sich die positiv wirkenden Kräfte im Integrationsprozeß des Landes nur langsam entfalten. Obwohl teilweise ein gewisser Ausgleich der Verkehrsdichte einzelner Regionen erreicht wurde, führte das noch keineswegs zu einer neuen regionalen Wirtschaftsstruktur. Die noch immer bestehenden Entwicklungsunterschiede innerhalb Jugoslawiens wirkten weiterhin hemmend. Eine neu erbaute Strecke bedeutete vom Standpunkt der betreffenden Region zwar immer einen Gewinn; eine wirtschaftliche Aktivität konnte jedoch nur langsam dadurch ausgelöst werden. Wenn keine zusätzlichen planmäßigen Investitionen in die Wirtschaft weniger entwickelter Regionen geleistet wurden, dann erhielt die Bahn nur eine Transitrolle. Freilich zog sie in solchen wirtschaftlich passiven Gegenden den lokalen Verkehr an sich; aber er entfaltete sich nur völlig unorganisiert und nur in kleinem Umfang. Die Industrie entwickelte sich in den nördlichen Gebieten, wo die Bedingungen dafür am günstigsten, das Kapital konzentriert und die Einstellung der potentiellen Arbeitskräfte am fortschrittlichsten waren. Da fremdes Kapital in der jugoslawischen Industrie eine beträchtliche Rolle spielte, bedeuteten Investitionen in weniger entwickelten Gebieten ein noch größeres Risiko als für das heimische Kapital, so daß auch dadurch die Entwicklungsmöglichkeiten vermindert waren. Deshalb kam es auch nur in den nördlichen Teilen des Landes zu einer wirtschaftlichen Integration, d.h. in den Gebieten der Dra-, Save-, Donau- und teilweise auch der Morava-Banschaft. Unter solchen Umständen ist durch den Bau der Verkehrswege zwischen den beiden Kriegen nur eine politische Integration des jugoslawischen Raums erreicht worden, die angesichts der Autonomiebestrebungen ihrer einzelnen Staatsvölker notwendig war.

Betrachtet man die Verkehrspolitik im Rahmen der Wirtschaftspolitik dieses Agrarlandes, dann lassen sich solche Feststellungen noch anders erklären. Die Wirtschaftspolitik des Königreichs Jugoslawien war durch den serbischen Zentralismus gekennzeichnet und deswegen auf allen Ebenen von national-politischen Reibungen begleitet. Dieser Tatbestand erstreckte sich auch auf die Verkehrspolitik und trat beim Eisenbahn- sowie beim Straßenbau in Erscheinung. Nicht nur aus Bauplänen und geleisteten Arbeiten, sondern auch aus der Finanzierungspolitik ist ersichtlich, daß einerseits die notwendige Verbindung Serbiens mit der Adria, andererseits die Konzentration des Verkehrs nach Belgrad ausschlaggebend waren. Indem die Schwerpunkte der Bautätigkeit vom nord-westlichen auf den nord-östlichen Teil des Landes verlagert wurden, erzielte man zwar die schon bekannten Ausgleichs in der regionalen Verkehrsdichte, die Randgebiete wurden davon jedoch nicht begünstigt. Abgesehen von den Finanzierungsmöglichkeiten lagen die Gründe für diese einseitige Baupolitik im Mangel an Erfahrungen und Fachkräften und ähnlichen Schwierigkeiten rein organisatorischen Charakters. Eine gewisse Analogie mit der Eisenbahnpolitik des ehemaligen Königreichs Serbien läßt sich daher immer wieder erkennen.

Die Eisenbahnen in Jugoslawien bis 1939



- erbaut bis 1918
- erbaut zwischen 1918 u. 1929
- erbaut zwischen 1930 u. 1939
- +—+—+ 1939 im Bau

Literaturverzeichnis

- Arnaoutovich, D.: Histoire des chemins de fer yougoslaves 1825—1934. Paris 1937.
- Bajec, M.: Izgradnja i razvitak našeg saobraćaja (Ausbau und Entwicklung unseres Verkehrs). Belgrad 1953.
- van Borght, R.: Das Verkehrswesen. Leipzig 125.
- Cesareni, C.: Zwölf Jahre Autobahn in Italien, in „Die Autobahn“. Berlin 1934.
- Cugmus, J.: Osnovi železničke tarife (Die Grundlagen der Eisenbahntarife). Belgrad 1931.
- Demian, P.: Tableau géographique et politique des royaumes de Hongrie, d'Esclavonie, de Croatie et de la grande principauté de Transilvanie. Paris 1809.
- Despot, M.: Historijat trgovačkih puteva između Rijeke i zaleđa u. 18. u 19. stoljeću (Die Geschichte der Handelsstraßen zwischen Fiume und dem Hinterland im 18. und 19. Jahrhundert), in: Zbornik o Rijeci (Sammelbuch „Fiume“). Rijeka 1953.
- Die Wirtschaft Jugoslawiens: Veröffentlichungen des Instituts zur Förderung des Außenhandels. Belgrad 1937.
- Dokić, M.: Ekonomsko saobraćajni značaj pruge Beograd — Bar (Verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Bahn Belgrad — Bar), Belgrad 1966.
- Erzeg, I.: Der Merkantilismus in Kroatien. Die Handelspolitik des Habsburgerstaates im 18. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung Ungarns und seiner Nachbarländer, in: „Österreichische Osthefte“, 1966, Nr. 4.
- Financijski zakon za budžetsku godinu 1928/29, 1933/34 (Das Finanzgesetz für das Budgetjahr 1929/29, 1933/34). Belgrad 1929, 1933.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie.
Herausgegeben vom Österreichischen Eisenbahnbeamtenverein.
Wien 1897.

Gornčić, J.: Razvitak željeznica u Hrvatskoj (Die Entwicklung der Eisenbahnen in Kroatien). Zagreb 1952.

Hoffmann, R.: Die Gestaltung des Verkehrswegenetzes.
Hannover 1961.

Izveštaj o stanju na železnicama u državnoj eksploataciji i o merama koje bi trebalo preduzeti u cilju sprovođenja štednje. Izveštaj anketne komisije Ministarstva saobraćaja (Bericht über die Lage der Eisenbahnen im staatlichen Betrieb. Bericht der Kommission des Verkehrsministeriums).
Belgrad 1929. (Maschinenschrift)

Jireček, K.J.: Die Handelsstraßen und Bergwerke von Serbien und Bosnien während des Mittelalters. Historisch-geographische Studien. Prag 1879.

Jurković, B.: Das ausländische Kapital in Jugoslawien.
Berlin 1941.

Jovanović, M.: Željeznice u Kraljestvu SHS (Die Eisenbahnen im Königreich SHS), in: „Bosanski Lloyd“. 1920, Nr. 1 und 2.

Jugoslovanske železnice v sliki, številki in besedi (Die jugoslawischen Eisenbahnen in Bild, Zahl und Wort). Herausgegeben von: Udruženje jugoslovenskih narodnih železničara in brodara (Verein der jugoslawischen Eisenbahner und Schiffer).

Ljubljana 1939.

Jugoslovenske državne železnice: Završni računi 1918/19–1937/38, sa najvažnijim statističkim podacima (Jugoslawische Staatseisenbahnen: Die Abschlußrechnungen 1918/19–1937/38, mit den wichtigsten statistischen Daten).

Subotica 1939.

Karaman, I.: Aus der Geschichte der Maria–Theresianischen Merkantilistischen Politik in Kroatien, in: „Österreichische Osthefte“, 1965, Nr. 2.

Klodić, M.: Izlaz Slovenije na more i pitanje luke na Kvarneru (Ausgang Sloweniens auf das Meer und die Frage des Hafens in Kvarner). Zagreb 1924.

- Klodič, M.: Železniška zveza Slovenije s Sušakom (Die Eisenbahnverbindung Sloweniens mit Sušak). Ljubljana 1926.
- Koce, J.: Prevozniške obrti in organizacija prometa (Die Transportunternehmen und die Verkehrsorganisation), in: „Tehnika in gospodarstvo“, 1934, Nr. 3.
- Kos, M.: Zgodovina Slovencev (Die Geschichte der Slowenen). Ljubljana 1955.
- Kostič, K.: Trgovinski centri i drumovi po srpskoj zemlji u srednjem i novom veku (Die Handelszentren und Straßen auf dem serbischen Gebiet in der Mittel- und Neuzeit). Belgrad 1900.
- Le Mang, R.: Das jugoslawische Verkehrswesen und seine Leistung. Leipzig 1941.
- Levičnik, S.: Vprašanje prometnega monopola (Die Frage des Verkehrsmonopols), in „Tehnika in gospodarstvo“, 1934, Nr. 3.
- Mayer, F.M.: Geschichte Österreichs mit besonderer Rücksicht auf das Kulturleben. Wien 1909.
- März, J.: Die Adriafrage. Berlin 1933
- März, J.: Jugoslawien; Probleme aus Raum, Volk und Wirtschaft. Berlin 1938.
- März, J.: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Südslawien 1918–1952, in: Informationen des Instituts für Raumforschung, Bad Godesberg 1953, Nr. 11/12.
- Milenković, P.: Nova železnička mreža Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (Das neue Eisenbahnnetz des Königreiches SHS). Belgrad 1926.
- Milenković, P.: Istorija građenja železnica i železnička politika kod nas (1850–1935), (Die Geschichte des Eisenbahnbaus und die Eisenbahnpolitik bei uns, 1850–1935). Belgrad 1936.

- Mirković, M.: Ekonomska struktura Jugoslavije 1918—1941 (Die Wirtschaftsstruktur Jugoslawiens 1918—1941). Zagreb 1952.
- Mirković, M.: Saobraćajna politika (Die Verkehrspolitik). Belgrad 1933.
- Mirković, M.: Ekonomska historija Jugoslavije (Die Wirtschaftsgeschichte Jugoslawiens). Zagreb 1958.
- Mohorič, I.: Zgodovina železnic na Slovenskem (Die Geschichte der slowenischen Eisenbahnen). Ljubljana 1968.
- Mollinary, A.: Römische Straßen und Ansiedlungen in den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zagreb 1914.
- Nagode, C.: Naši izhodi na Jadran (Unsere Ausgänge zur Adria), in: „Tehnika in gospodarstvo“, 1934, Nr. 3.
- Nagode, C.: K gradnji ceste Ljubljana—Sušak (Zum Bau der Straße Ljubljana—Sušak), Ljubljana 1935.
- Nagode, C.: Avtostrade (Autobahnen), in: „Tehnika in gospodarstvo“, 1939, Nr. 1/2.
- Nagode, C.: Prometne zgradbe na našem Visokem Krasu (Die Verkehrsbauten auf unserem Hohen Karst), in: „Tehnika in gospodarstvo“, 1939, Nr. 9/10.
- Naša saobraćajna pitanja. Izveštaj o zasedanju velike željezničke komisije u Beogradu u lipnju 1920. Trgovačka i obrtnička komora Zagreb (Unsere Verkehrsfragen. Bericht von der Sitzung der großen Eisenbahnkommission in Belgrad im Juni 1920. Handels- und Gewerbekammer). Zagreb 1920. (Maschinenschrift)
- Nikolić, K.: Aktualno pitanje našeg saobraćaja (Aktuelle Fragen unseres Verkehrs). Belgrad 1928.
- Osteuropa-Handbuch: Jugoslawien. Herausgegeben von W. Markert. Köln, Graz 1954.

- Örley, L.: Das Fernstraßenproblem Europas und seine Lösung für Länder geringerer Bevölkerungsdichte. Wien 1936.
- Plan buduće železničke mreže. Izdalo Udruženje jugoslovenskih inženjera i arhitekta (Plan des künftigen Eisenbahnnetzes. Herausgegeben vom jugoslawischen Ingenieur- und Architektenverein). Belgrad 1922.
- Plani naše železničke mreže (Pläne unseres Eisenbahnnetzes), in: „Tehnički list“, 1926, Nr. 1 und 2.
- Pertot, V.: Die Wandlungen im jugoslawischen Warenverkehr im Hinblick auf die drei Hauptverkehrsmittel, in: Weltwirtschaftliches Archiv, Jena 1936, Bd. 43.
- Popović, D.: Problemi naše železnice (Die Probleme unserer Eisenbahnen). Belgrad 1930.
- Potočnik, D.: Gospodarska zgodovina Jugoslavije. Gradnja in financiranje železnic (Wirtschaftsgeschichte Jugoslawiens. Bau und Finanzierung der Eisenbahnen). Ljubljana 1958. (Masch.schr.)
- Potočnik, D.: Izbrana poglavja iz gospodarske zgodovine Jugoslavije (Ausgewählte Kapitel aus der Wirtschaftsgeschichte Jugoslawiens), Ljubljana 1957 (Maschinenschrift).
- Predöhl, A.: Verkehrspolitik, Göttingen 1958.
- Predöhl, A./Jürgensen, H.: Europäische Integration, in: „Handwörterbuch der Sozialwissenschaften“, 3. Band, Stuttgart - Tübingen - Göttingen 1961.
- Rački, F.: Prilozi za geografsko-statistički opis bosanskog pašaluka (Beilagen zur geographisch-statistischen Beschreibung des bosnischen Pašaluks), in: „Starine“, Zagreb 1882, Bd. 14.
- Reimers, E.: Das neue Jugoslawien. Leipzig 1939.
- Roglič, S.: Izpopolnjevanje našega železniškega prometa (Die Vervollkommnung unseres Eisenbahnverkehrs). Ljubljana 1939.

- Sanmann, H.: Verkehrspolitik im Wandel, in: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik, 11. Jahr, 1966.
- Senjonović, P.: Naši izlazi na more (Unsere Ausgänge zum Meer). Split 1920.
- Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (Amtsblatt des Königreiches SHS) 1921, 1922, 1929.
- Službene novine Kraljevine Jugoslavije (Amtsblatt des Königreiches Jugoslawien) 1930, 1932, 1933, 1935, 1938.
- Stajić, V.: Građansko društvo i seljaci Vojvodine (Stadtgesellschaft und Bauern in der Vojvodina), in: Sammelbuch „Vojvodina“. Novi Sad 1941.
- Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije (Statistisches Jahrbuch der Königreiche Kroatien und Slawonien) 1905.
- Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije (Statistisches Jahrbuch des Königreiches Jugoslawien 1929 bis 1938/39.
- Statistički pregled provizornih rezultata o radu železnica Kraljevine SHS za 1922 i 1923 godinu (Statistische Übersicht der vorläufigen Ergebnisse über die Arbeit der Eisenbahnen im Jahre 1922 und 1923). Belgrad 1925.
- Statistički pregled železnica Kraljevine SHS u eksploataciji Generalne Direkcije za godinu 1926 (Statistische Übersicht der Eisenbahnen des Königreiches SHS im Betrieb der Generaldirektion für das Jahr 1926). Sarajevo 1929.
- Statistika jugoslovenskih železnica za godinu 1937, 1938 (Statistik der jugoslawischen Eisenbahnen für das Jahr 1937, 1938).
Subotica 1938, 1939.
- Stefanović, M.: Naše železnice posle rata (Unsere Eisenbahnen nach dem Kriege). Belgrad 1929.
- Stevanović, B.: Kriza i oživljanje nacionalne privrede i naša saobraćajna politika (Die Krise und Wiederbelebung der Volkswirtschaft und unsere Verkehrspolitik). Belgrad 1936.
- Stevanović, M.: Ekonomsko saobraćajna geografija (Verkehrswirtschaftliche Geographie). Belgrad 1957.

Sto godina železnica Jugoslavije. Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije (Hundert Jahre jugoslawische Eisenbahnen. Sammelwerk der Aufsätze zur Hundertjahrfeier der Eisenbahnen Jugoslawiens). Belgrad 1951.

Sugar, P.: Industrialisation of Bosnia-Herzegovina 1878—1918. Seattle 1963.

Suvajdžić, S.: Razvitak saobraćaja i njegov privredni značaj (Die Entwicklung des Verkehrs und seine wirtschaftliche Bedeutung). Belgrad 1953.

Tičac, E.: Naša željeznička tarifna politika od 1918 do danas (Unsere Eisenbahntarifpolitik von 1918 bis heute). Zagreb 1940.

Tomašević, T.: Die Staatsschulden Jugoslawiens. Zagreb 1934.

Turizam u Jugoslaviji (Der Fremdenverkehr in Jugoslawien), in: „Ekonomist“, 1940, Nr. 11/12.

Vaniček, F.: Spezialgeschichte der Militärgrenze. Aus Originalquellen und Quellenwerken geschöpft, Hefte I, II, III, IV, Wien 1785.

Vasković, Z.: Plan buduće železničke mreže u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca (Plan des künftigen Eisenbahnnetzes im Königreich SHS). Belgrad 1924. Zweiter Band.

Voigt, F.: Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems. Berlin 1960.

Voigt, F.: Verkehr, Berlin 1965.

Vrhunec, V.: Slovenija v šestletki cestnih del (Sloweniens Straßenarbeiten im Sechs-Jahresplan). Ljubljana 1939.

Vučo, N.: Privredna istorija Srbije do prvog svetskog rata (Die Wirtschaftsgeschichte Serbiens bis zum ersten Weltkrieg). Belgrad 155.

Weseman, O.: Das Verkehrswesen Südosteuropas. Wien 1940.

Anmerkungen

- 1 Zu diesem Tatbestand äußerte sich z.B. H. Sanmann u.a. mit folgenden Worten: „Wie für den Staat, so stellt auch für die Wirtschaft das Verkehrswesen das Integrationsinstrument par excellence dar, sofern arbeitsteilig gewirtschaftet wird...“ Vgl. H. Sanmann: Verkehrspolitik im Wandel, in: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik, 11. Jahr, 1966, S. 107.
- 2 Vor dem Problem „einer Angleichung oder Verschmelzung von Teilen zu einem übergeordneten Ganzen“, wenn wir es mit den Worten von Predöhl/Jürgensen wiedergeben. – Vgl. A. Predöhl/H. Jürgensen: Europäische Integration, in: „Handwörterbuch der Sozialwissenschaften“, 3. Band, Stuttgart–Tübingen–Göttingen 1961, S. 371.
- 3 Eine ausführliche Analyse des sogenannten Differenzierungseffektes der Eisenbahnen gibt F. Voigt in „Verkehr“, 2. Band, 1. Hälfte, Berlin 1965, sowie in „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems“, Berlin 1960.
- 4 Vgl. Milko Kos: Zgodovina Slovencev, Ljubljana 1955, S. 17.
- 5 Vgl. Fritz Voigt: Verkehr, Berlin 1965, zweiter Band, erste Hälfte, S. 361 f.
- 6 Vgl. Anton Millinary: Römische Straßen und Ansiedlungen in den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie, Zagreb 1914, S. 58 ff.
- 7 Vgl. hierzu Mijo Mirković: Ekonomska historija Jugoslavije, Zagreb, 1958, S. 62 ff.
- 8 Es läßt sich z.B. feststellen, daß in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in bestimmten Fällen die Händler aus Dubrovnik sogar mit 82 Städten des Hinterlandes Handel führten. Vgl. Mirković, ebenda S. 54.
- 9 Die Karawanen in Richtung Dubrovnik sollten 300 Pferde zählen. Vgl. Mirković, ebenda S. 77.
- 10 Vgl. Nikola Vučo: Privredna istorija Srbije do prvog svetskog rata, Belgrad 1955, S. 105 f.,
Milan Stevanović: Ekonomsko saobraćajna geografija, Belgrad 1957, S. 63.
- 11 Vgl. Milko Kos a.a.O., S. 239.
- 12 Vgl. Franjo Rački: Prilozi za geografsko-statistički opis bosanskog pašaluka. Starine 1882, Heft 14, S. 173 ff.
- 13 Vgl. hierzu Franz Martin Mayer: Geschichte Österreichs mit besonderer Rücksicht auf das Kulturleben. Wien 1909, Heft II, S. 461.
- 14 Vgl. hierzu Vasa Stajić: Građansko društvo i seljaci Vojvodine, in: Sammelbuch „Vojvodina“, Novi Sad 1941, S. 191.
- 15 Eine ausführliche Darstellung der Militärgrenze gab Franz Vaniček: Spezialgeschichte der Militärgrenze, Hefte I, II, III, IV, Wien 1785.
- 16 So wuchs z.B. die Einwohnerzahl von Triest von 7 240 Einwohner im Jahre 1730 auf über 20 000 Einwohner im Jahre 1786. Vgl. Mirković, ebenda S. 173.
- 17 Dies geht aus den Angaben von I. Erzeg über die Zusammensetzung des Umsatzes der Stadt Triest im Jahre 1760 hervor. An seinem gesamten Außenhandelsumsatz in Höhe von 4 972 Florint waren in diesem Jahr Ungarn mit 27 vH,

- (17) Krain mit 18 vH, Nieder- und Oberösterreich mit 16 vH, Kärnten mit 15 vH und die Steiermark mit 8 vH beteiligt. Der Rest entfiel auf Tirol, Böhmen, Mähren und andere Länder. Vgl. hierzu Ivan Erzeg: Der Merkantilismus in Kroatien, in: Österreichische Osthefte, 1966, Nr. 4, S. 306.
- 18 Vgl. Igor Karaman: Aus der Geschichte der Maria-Theresianischen merkantilistischen Politik in Kroatien, in: „Österreichische Osthefte“, 1965, Nr. 2, S. 94.
- 19 Vgl. F. Vaniček a.a.o., Heft II, S. 645 f.
- 20 Nach Angaben von Demain wurde in der Zeit vom 1. November 1793 bis 15. September 1794 nach Fiume für insgesamt 553 000 Florint Weizen ausgeführt und über Zengg und Carlopago in derselben Zeit für 1 762 000 Florint. Vgl. Demain: *Tableau géographique et politique de Hongrie, d'Esclavonie, de Croatie et de la grande principauté de Transilvanie*. Paris 1809, Teil II, S. 202.
- 21 Zur Geschichte der slowenischen Eisenbahnen vgl. J. Jenko: *Izgradnja prvih železniških prog v Sloveniji*, in: „Sto godina železnica Jugoslavije“, Belgrad 1951, S. 89–101.
I. Mohorič: *Zgodovina železníc na Slovenskem*, Ljubljana 1968, S. 7–300,
Drago Potočnik: *Gospodarska zgodovina Jugoslavije. Gradnja in financiranje železníc*, Ljubljana 1958 (Maschinenschrift).
- 22 Die im Jahre 1958 gegründete Gesellschaft übernahm auch den Betrieb des größten Teils der in Slowenien gebauten Bahnen.
- 23 Zur Geschichte der kroatischen Eisenbahnen vgl. Josip Gorničić: *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, Zagreb 1952,
Josip Kozjak: *O razvitku pruga u Hrvatskoj*, in *Sammelbuch: Sto godina ... železnica Jugoslavije*, Belgrad 1951, S. 110–116,
Mijo Mirković: *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb 1958, S. 291 ff.
- 24 Gesetzlich und baumäßig entsprachen sie den Lokalbahnen im österreichischen Teil.
- 25 Nach der Berliner Konvention (26.6.1878) sollte eine Strecke über Budapest, Belgrad und Sofia nach Istanbul gebaut und damit Europa mit dem Osten verbunden werden. Vgl. hierzu S. 15.
- 26 Vgl. hierzu Vladimir Štehlík: *Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji*, in *Sammelbuch: „Sto godina ...“*, S. 73–88.
- 27 Ebenda, S. 79 f.
- 28 Vgl. M. Mirković a.a.o.. S. 291.
- 29 Zu der Geschichte der Eisenbahnen in Bosnien und Herzegowina vgl. auch S.P. Srejić: *Bisanszo–Hercegovačke železnice*, in *Sammelbuch: „Sto godina ...“*, S. 117–124.
- 30 Der Inhaber war der bayerische Holzindustrielle Steinbeis. Vgl. hierzu Josef März: *Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Südslawien*, in: *Informationen des Instituts für Raumforschung*, Bonn 1953, Nr. 11–12, S. 108.
- 31 Vgl. hierzu Peter Sugar: *Industrialisation of Bosnia–Herzegowina 1878–1918*, Seattle 1963, S. 78–80.

- 32 Zur Geschichte der serbischen Eisenbahnen vgl. Petar Milenković: Istorija građenja železnica i železnička politika kod nas (1850–1935), Belgrad 1936, S. 8–123,
A. Ivanović: Građenje železnica u Srbiji, in: Sammelbuch: „Sto godina...“, S. 102–109.
- 33 Diese Bahn bauten in Serbien zwei französische Unternehmungen: Zuerst „Union générale“ und nach ihren Verfall „Comtoir national d’escont“. Beide hatten ihren Sitz in Paris.
- 34 Zitiert nach P. Milenković a.a.O., S. 86.
- 35 Vgl. S. Atanasković: Izgradnja pruga u Makedoniji, in: „Sto godina...“, S. 125–128.
- 36 Vgl. Mirko Dokić: Ekonomsko saobraćajni značaj pruge Beograd–Bar, Belgrad 1966, S. 81 ff.
- 37 Die Staatsgründung erfolgte am 1.12.1918.
- 38 Vgl. Statistički godišnjak 1929, S. 57, 114.
- 39 Eine ausführliche Schilderung dieser Verwaltungsreformen befindet sich im Osteuropa-Handbuch „Jugoslawien“, herausgegeben von W. Markert, Köln/Graz 1954, S. 87–90.
- 40 In den seit 1929 herausgegebenen statistischen Jahrbüchern wurden die Daten auch früherer Jahre auf die Banschaften umgerechnet.
- 41 In allen folgenden Übersichten wird wegen der Einheitlichkeit in der Reihenfolge der Banschaften die alphabetische Ordnung verwendet sowie die Präfektur Groß-Belgrad der Donau-Banschaft angeschlossen.
Quelle: Statistički godišnjak 1929, S. 57, 90.
- 42 In den einzelnen Banschaften war der Anteil der über 500 m hohen Gebiete in vH ihrer Gesamtfläche folgender: Drau 39, Drina 52, Donau 3, Küsten 45, Morava 46, Save 20, Vardar 76, Vrbas 41, Zeta 81. Vgl. Statistički godišnjak 1929, S. 57.
- 43 Diese Tatsache wird in fast jeder Besprechung der jugoslawischen Verkehrsverhältnisse betont. An dieser Stelle sollten nur einige von ihnen erwähnt werden. So lesen wir z.B. in den in Deutschland erschienenen Texten u.a. darüber: „Das Relief des Landes ist in hohem Maße verkehrsfeindlich ... Die orographische Struktur des Gebirgslandes lenkt den Verkehr des inneren Gebirgslandes trotz der Küstennähe von der Adria weg nach Norden, Osten und Nord-Osten.“ Vgl. Hans Schwalm: Verkehrsgeographische Grundlagen in: Osteuropa-Handbuch „Jugoslawien“, S. 57; – oder J. März schreibt in „Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Südslawien“: „Der Stand der Verkehrsentwicklung im Gebiet des heutigen Südslawien wird immer als treffendes Beispiel für die Raumbewältigung in einem äußerst schwierigen, zu vier Fünftel gebirgigem Gelände gelten“. Vgl. Informationen des Instituts für Raumforschung, a.a.O., S. 107. „Der gebirgige Charakter des Landes ist das Haupthindernis für den Bahnbau...“, schreibt E. Reimers in „Das neue Jugoslawien“, Leipzig 1939, S. 116.
Dasselbe behauptete auch H.O.Wesemann in „Das Verkehrswesen Südosteuropas“, Wien 1940, S. 16.
- 44 In Rapallo, 12.11.1920.

- 45 Nach der Bevölkerungszählung vom 31.1.1921. Vgl. Statistički godišnjak 1929, S. 60.
- 46 Zwar sind das Eisenbahn- und das Straßennetz nicht im gleichen Jahr erfaßt, sie sind aber aufgrund der geringen Veränderungen vergleichbar.
- 47 Ein Anhaltspunkt für diese Feststellung ist die Angabe über die Qualität der Straßen in Kroatien und Slawonien im Jahre 1905, wonach von 19 342 km öffentlichen Straßen 5 567 km geschottert und 4 km gepflastert waren. Vgl. Statistički Godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije 1905, S. 646.
- 48 So lesen wir z.B.: „... daß sich das jugoslawische Straßennetz im Jahre 1919, von wenigen Gebieten abgesehen, in einem Zustand befand, der die Bezeichnung „Straße“ kaum noch zuließ“. Zitiert nach Erich Reimers: Das neue Jugoslawien. Leipzig 1939, S. 120. Und: „Der Zustand unserer Straßen war nach dem beendeten Kriege alles, nur nicht befriedigend. In einigen Landesteilen war das Straßennetz nicht genug entwickelt, in den anderen sind aber die Straßen während des Krieges vollkommen verfallen.“ Zitiert nach V. Vrhunec: Slovenija v šestletki cestnih del. Ljubljana 1938, S. 1.
Mirković schreibt darüber folgendes: „... einige Hauptstraßen (Zagreb–Belgrad, Belgrad–Skopje, die Hauptstraßen in Serbien, Montenegro, Kroatien, Vojvodina, Bosnien und Mazedonien) waren in sehr schlechtem Zustand und oft lebensgefährlich.“ Vgl. M. Mirković: Ekonomska historija Jugoslavije. Zagreb 1958, S. 394.
- 49 In der Literatur wird der Begriff „Region“ sehr unterschiedlich definiert. Im allgemeinen sind von verschiedenen Autoren Kriterien wie Homogenität der Bevölkerungszusammensetzung, natürliche Entwicklungsbedingungen, historische Grenzen, entsprechend den Untersuchungszwecken aber auch nur administrative Grenzen angeführt worden.
- 50 Dieser Anteil scheint zwar sehr hoch zu sein, ist aber durch die mangelhafte Abgrenzung zwischen den Beschäftigten und den mithelfenden Familienangehörigen in der Landwirtschaft zu erklären.
- 51 Vgl. hierzu M. Mirković: Ekonomska historija Jugoslavije, S. 339–341.
- 52 Indices der Großhandelspreise 1929–1937:
- | | Landwirtschaftliche
Erzeugnisse | allgemeine |
|------|------------------------------------|------------|
| 1929 | 100 | 100 |
| 1930 | 75 | 86 |
| 1931 | 62 | 72 |
| 1932 | 57 | 64 |
| 1933 | 48 | 63 |
| 1934 | 48 | 62 |
| 1935 | 57 | 65 |
| 1936 | 59 | 70 |
| 1937 | 62 | 73 |
- Quelle: Statistički godišnjak 1937, S. 231.
- 53 Vgl. Statistički godišnjak 1937, S. 401.
- 54 Genaueres über die Finanzierung des Eisenbahn- und Straßenbaus aus dem Staatshaushalt s. S. 47 ff 106–113.
- 55 Vgl. Statistički godišnjak 1929, S. 500, 1934/35, S. 473 und 1937, S. 415, 422.

- 56 Über die Höhe der jährlichen Ausgaben der Selbstverwaltungskörperschaften für den Straßenbau s. S. 108–113.
- 57 In der heutigen Praxis werden zu den Investitionen in der Eisenbahn-Infrastruktur neben den Ausgaben für Unter- und Oberbau 50 vH für Fernmeldeanlagen, 11 vH für Bahnhöfe, 10 vH für Werkstätten und weitere Ausgaben für andere Anlagen mitgerechnet. – vgl. hierzu Bundestagsdrucksache III./1602, S. 291.
- 58 Um die zu häufigen Quellenzitate zu vermeiden, wird an dieser Stelle auf die wichtigsten für dieses Kapitel (II.) verwandten Unterlagen verwiesen. Neben den vom Verkehrsministerium veröffentlichten jährlichen Abschlußrechnungen der jugoslawischen Eisenbahnen (Jugoslovenske državne železnice: Završni računi 1918/19–1937/38, Subotica 1939) habe ich mich vor allem auf die Veröffentlichungen von P. Milenković, I. Mohorič, M. Stevanović und M. Ivanović gestützt. Milenković schrieb, als einer der führenden Bauingenieure im Verkehrsministerium, seine Erinnerungen an den Bahnbau in Serbien und in ihm naheliegenden Gebieten, woran er auch selbst oft beteiligt war. Sein Buch „Istorija građenja železnica i železnička politika kod nas (1850–1935), Belgrad 1936, bringt jedoch neben den vielen technischen Beschreibungen des Baus eine ausführliche Schilderung der Eisenbahnpolitik in Serbien bzw. Jugoslawien vor und nach 1918. Ebenso beruht auch der Teil über den Eisenbahnbau zwischen den beiden Kriegen in dem sehr umfangreichen Buch „Zgodovina železnice na Slovenskem“ von Mohorič (Ljubljana 1968) teilweise auf den Erinnerungen des Autors, der selbst nach seinen Dienstpflichten an den Beschlüssen über den Bau bestimmter Bahnen in Slowenien teilnahm. Die „Verkehrswirtschaftliche Geographie“ (Ekonomsko saobraćajna geografija, Belgrad 1957) von Stevanović enthält die Schilderung jeder Eisenbahnlinie in Jugoslawien vom geographischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus, sowie eine kurze Geschichte über ihren Bau. Der Sammelband „Sto godina železnica Jugoslavije“, Belgrad 1951, brachte zum hundertjährigen Jubiläum der Eisenbahnen in Jugoslawien eine Reihe der Aufsätze darüber. Über den Eisenbahnbau zwischen den beiden Kriegen schrieb Ivanović auf S. 129–136. Der Sammelband bringt ebenfalls viele Angaben über einzelne Bahnen sowie in mehreren Übersichten zeitlich gegliederte Eisenbahnbauten.
Auf alle anderen in diesem Kapitel verwendeten Quellen wird im Einzelnen verwiesen.
- 59 Vgl. P. Milenković: Istorija građenja . . ., S. 273 ff.
- 60 zitiert nach P. Milenković, a.a.O., S. 326.
- 61 Sie wurde von der Siemens Bauunion GmbH, Berlin, bezogen. Die hohen Baukosten für die Donaubrücke belasteten die Investitionsausgaben für den Eisenbahnbau vor allem in den Jahren 1929/30 (s. Tabelle 8).
- 62 P. Milenković, der die technischen Arbeiten auf diesen Strecken leitete, beschrieb in seinen Erinnerungen den Bau in Mazedonien wie folgt: „... Der Bau fing mit großem Schwung an, es wurde Tag und Nacht gearbeitet. Solche Arbeit wird in Süd-Serbien (Mazedonien) gern gesehen, sie hob den Glauben der dortigen Einwohner in unseren neuen Staat . . .“. Zitiert aus P. Milenković: Istorija građenja . . ., S. 325.
- 63 Es waren die Pläne der Bauingenieure Z. Vasković, O. Kuzmanović, P. Milenković, N. Djurić sowie die Pläne der Direktion für den Eisenbahnbau und des jugoslawischen Architekten- und Ingenieurvereins. Vgl. Tehnički list, Nr. 1 und 2, Belgrad 1926.
- 64 Vgl. Financijski zakon za budžetsku godinu 1928/29, Artikel 239, 240, 241.

- 65 Eine öffentliche Diskussion darüber wurde zwischen B. Senjonović (Split) und M. Jovanović (Sarajevo) geführt. Vgl. P. Senjonović: *Naši izlazi na more*, Split 1920 und M. Jovanović: *Željeznice u Kraljestvu SHS in „Bosanski Lloyd“*, 1920, Nr. 1 und 2.
- 66 Nach dem Protokoll vom 1.7.1929 betrug die jugoslawische Freihafenzone in Saloniki ein Viertel der Küste und ein Zehntel der Lageranlagen.
- 67 Privremena uredba o organizovanju Željeznica, vgl. Službene novine Kraljevine SHS vom 29.12.1918.
- 68 Uredba o Ustrojstvu Ministarstva saobraćaja, vgl. Službene novine . . . , vom 27.2.1919.
- 69 Uredba o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe, vgl. Službene novine . . . vom 3.4.1927.
- 70 Dies geht aus einer Schilderung der Verhältnisse im Bauministerium von P. Milenković hervor. Vgl. Milenković: *Istorija građenja* . . . , S. 334 f.
- 71 „Die Verträge, die zwischen dem Staat und dem Unternehmer geschlossen werden, können nachher zu Lasten des Staates nicht gebrochen oder verändert werden. Ausnahmen sind nicht nach Genehmigung des Ministers oder einer seiner Abteilungen zulässig . . . Im Falle, daß die Veränderung des Vertrages zu Lasten des Staates erfolgen muß, ist zuerst die Meinung eines besonderen Sachverständigenausschusses, der auf den Vorschlag des Finanzministers nach dem Auftrag des Königs gebildet wird, erforderlich . . . War für den Vertragsabschluß die Genehmigung des Parlaments notwendig, muß auch bei seiner Unterbrechung oder Veränderung zu Lasten des Staates die Genehmigung des Parlaments eingeholt werden.“
Aus dem Gesetz über die Veränderungen und Ergänzungen des Gesetzes über die staatliche Rechnungsführung vom 6.3.1910, Službene novine vom 16. Februar 1922.
- 72 Von den Firmen Wagner & Kurz in Wien und Vitkovica in der Tschechoslowakei.
- 73 Vgl. Jugoslovenske državne željeznice, Završni računi 1918/19–1937/38, Subotica 1939, S. 70.
- 74 Vgl. Peter Milenković: *Plan željezničke mreže Kraljevine SHS*, Belgrad 1926, S. 159–173.
- 75 Vgl.: Das Gesetz über die 7prozentige Investitionsanleihe, Službene novine Kraljevine SHS vom 19. Juni 1921.
- 76 Vgl. Statistički godišnjak 1927, S. 215.
- 77 Vgl. Službene novine Kraljevine Jugoslavije vom 6. Februar 1935.
- 78 Anordnung über die Emission der 6 % Staatsanleihe für öffentliche Arbeiten und Landesverteidigung. Službene novine Kraljevine Jugoslavije vom 13. April 1938.
- 79 Zakon o državnom vanjskom zajmu, 23.7.1922, vgl. Službene novine Kraljevine SHS vom 24.7.1922.
- 80 Ebenda, Paragraph 4, 5 und 7.

- 81 Vgl. hierzu D. Potočnik: *Gospodarska zgodovina Jugoslavije. Gradnja in financiranje železnic*, Ljubljana 1958 (Maschinenschrift), S. 42–44.
- 82 Vgl. P. Milenković: *Istorija građenja* ... , S. 350 f.
- 83 Vgl. D. Potočnik: *Izbrana poglavja iz gospodarske zgodovine Jugoslavije*, Ljubljana 1957 (Maschinenschrift), S. 12 ff.
- 84 Der durchschnittliche Devisenkurs für einen US-Dollar betrug an der Zagreber Börse im Jahre 1928 56,85 Dinar. Er wurde in den folgenden Jahren immer besser, im Jahre 1930 betrug er 56,44 und im Jahre 1935 schon 43,62 Dinar. Eine Annäherung des Dollarkurses für das Jahr 1927 auf 57,00 Dinar dürfte den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Vgl. *Statistički godišnjak 1937*, S. 224.
- 85 Vgl. P. Milenković a.a.O., S. 405 f.
- 86 Ebenda, S. 408–413,
Milutin Petrov: *Finansiranje građenja i razvoj računovodne službe železnica*, in *Sammelbuch „Sto godina železnica Jugoslavije“*, Belgrad 1951, S. 286 f.
- 87 Vgl. *Financijski zakon za 1933/34 godinu*, Belgrad 1933.
- 88 Vgl. P. Milenković a.a.O. S. 437–440.
- 89 Vgl. *Završni računi 1918/19–1937/38*, S. 73.
- 90 Veröffentlicht in *Statistički godišnjak 1929 bis 1937*.
- 91 Vgl. Carlo Cesareni: *Zwölf Jahre Autobahn in Italien*. In: „*Die Autobahn*“, Berlin 1934, S. 791–842.
- 92 Vgl. S. Levičnik: *Vprašanje prometnega monopola*. In: „*Tehnika in gospodarstvo*“, Ljubljana 1934, Nr. 3.
- 93 Vgl. C. Nagode: *K gradnji ceste Ljubljana–Sušak*. Ljubljana 1937, S. 2 und 3.
- 94 Zitiert nach V. Vrhunec: *Slovenija v šestletki cestnih del*. Ljubljana 1939, S. 5.
- 95 Vgl. J. Koce in: „*Tehnika in gospodarstvo*“. 1934, Nr. 3, S. 138.
- 96 Vgl. *Statistički godišnjak 1929*, S. 190, 191.
- 97 Vgl. *Statistički godišnjak 1937*, S. 238, 239.
- 98 Vgl. „*Ekonomist*“, Zagreb 1940, Nr. 11/12, S. 462.
- 99 Zitiert nach L. Örley: *Das Fernstraßenproblem Europas*, Wien 1936, S. 22.
- 100 Nach den Angaben aus dem Archiv der Straßenverwaltung in Ljubljana.
- 101 Vgl. V. Vrhunec: *Slovenija v šestletki cestnih del* Ljubljana 1939, S. 12.
- 102 Vgl. V. Vrhunec: *Ebenda*, S. 9.
- 103 Im Jahre 1928 betrug dieser Teil 68 vH, im Jahre 1929 65 vH.
Vgl. *Statistički godišnjak 1929*, S. 184, 185.
- 104 Vgl. § 19 des Gesetzes über die Staatsstraßen, *Službene novine Kraljevine SHS* vom 13. Mai 1929, Nr. 110.

- 105 Im Originaltext des Gesetzes geht es um Gebiets- (Oblasti-) und Gemeindestraßen, da „Banschaftsstraßen“ erst durch die neue Verwaltungsgliederung vom 3. Oktober 1929 vorgesehen waren.
- 106 Vgl. § 29 des Gesetzes über die Selbstverwaltungsstraßen vom 13.5.1929.
- 107 Nach dem Gesetz vom 2. Dezember 1930, Vgl. Službene novine ... vom 2.12.1930, Nr. 234.
- 108 Nach dem Gesetz vom 12.6.1931 waren für die Fahrzeuge folgende Tarifsätze festgelegt: Für Personenkraftwagen entsprechend ihrem Gewicht 1 bzw. 2 Dinar je Kilogramm; für Autobusse und Lastkraftwagen 0,50 Dinar je kg; für Krafträder 2,50 Dinar je kg; für Zugwagen mit einem Pferd 50 Dinar und für jedes Fahrrad 20 Dinar jährlich. Vgl. Službene Novine ... vom 12.6.1932, Nr. 21.
- 109 Nach den Paragraphen 37–47 des Gesetzes.
- 110 Vgl. die Anordnung über die Staats- und Banschaftstraßenfonds in Službene Novine Kraljevine Jugoslavije, vom 3.6.1938, Nr. 118.
- 111 Vgl. V. Vrhunec: Slovenija v šestletki ... S. 10.
- 112 Herausgegeben vom „Königlichen Automobil-Klub“, Belgrad 1939.
- 113 Vgl. Završni računi 1918/19 bis 1937/38, Subotica 1939, S. 27–34.
- 114 Vgl. I. Mohorič: Zgodovina železnica na Slovenskem, Ljubljana 1968, S. 473.
- 115 Vereinbarungen darüber wurden im Rahmen der sogenannten „Belgrader Konventionen“ (Handels-, Eisenbahn-, Schifffahrts- und ähnliche Abkommen mit Italien) im Sommer 1924 beschlossen und veröffentlicht. Vgl. Convention concernant le tarifs sur la marchandise, Belgrad 1924, S. 3.
- 116 Vgl. I. Mohorič ebd.
- 117 Vgl. Statistički godišnjak 1929, S. 194.
- 118 Diese Angaben wurden einem internen Bericht des Verkehrsministeriums (Izveštaj anketne komisije Ministarstva saobraćaja, Belgrad 1929) entnommen.
- 119 Statistički pregled provizornih rezultata o radu železnica za 1922 in 1923 godinu, Belgrad 1925, S. 9.
- 120 Ebenda, S. 7
- 121 Vgl. Statistika jugoslovenskih železnica za godinu 1937, 1938; Subotica 1938, 1939.
- 122 Diese Angaben beziehen sich auf die sogenannten „privaten Güter“ im Unterschied zu der „Güterbeförderung in Regie“, deren Anteil am gesamten Eisenbahntransport rund 20 vH betrug.
- 123 Vgl. Završni računi 1918/19–1937/38, S. 27–45.
- 124 Vgl. Statistički godišnjak 1938/39, S. 212.
- 125 Die amtlichen Angaben weisen eine Zahl von 2,7 Mill. Personen aus. Die Zahl der Fahrgäste in der Küsten-Banschaft ist dabei nicht berücksichtigt worden. Sie dürfte rund 800 000 betragen haben.
- 126 Vgl. Statistički godišnjak 1929, S. 190.

Lebenslauf

Tatjana Globokar, geb. Kristan, wurde am 20. Juni 1941 in Ljubljana, Jugoslawien geboren.

Die Reifeprüfung im Juni 1959 in Ljubljana bestanden. Von 1959 bis 1963 Studium an der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Ljubljana mit Abschlußdiplom vom 8.8.1963. Besuchte im Herbst 1963 als „Exchange student“ das Wintersemester an der University of Manchester (England).

Seit 1954 als Organisationssekretärin bei dem Verband der slowenischen Ökonomen in Ljubljana tätig. Anschließend Studienaufenthalt in Paris und seit Februar 1965 bis September 1969 wissenschaftliche Mitarbeiterin des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung in Berlin. Die Tätigkeit im DIW wurde im Jahre 1965/66 durch einen 9monatigen Studienaufenthalt in den USA unterbrochen. Jetzt wohnhaft in Köln und als Forschungsbeauftragte des Bundesinstituts für ostwissenschaftliche und internationale Studien in Köln tätig.

